

Université d'Aix-Marseille — Faculté de Droit d'Aix

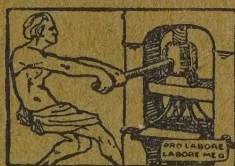
L'Exploitation du Navire de Commerce

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

PIERRE GOBERT



AIX-EN-PROVENCE

—
IMPRIMERIE D'ÉDITIONS PAUL ROUBAUD
10, RUE THIERS, 10

—
1942

**L'EXPLOITATION DU NAVIRE
DE COMMERCE**

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM.

- RAYNAUD , , Doyen, Professeur d'Economie Politique.
DUMAS , Assesseur, Professeur d'Histoire Générale du Droit Français.
BRY , , , , Professeur de Droit Romain.
LEBRET , , Professeur de Droit Criminel.
AUDINET A. , , , Professeur de Droit Civil.
JAUFFRET , Professeur de Droit Commercial.
DURAND , Professeur de Droit Administratif.
TROTABAS , , Professeur de Droit Constitutionnel.
DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE , Professeur de Droit International Public.
KAYSER, Professeur de Droit Civil.
MACQUERON, Professeur sans chaire.
STEFANI , Professeur à la Faculté de droit de Strasbourg, chargé de cours à la Faculté de Droit d'Aix.
CABRILLAC, Professeur de Droit Civil.
MARCY, Agrégé.
REUTER, Agrégé de la Faculté de Droit de Poitiers, chargé de cours à la Faculté de Droit d'Aix.
CHARLIER, Agrégé.
BERTRAND, Chargé de Cours.

PROFESSEURS HONORAIRES

MM.

- AULAGNON , , Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.
CREMIEU, , , Professeur à la Faculté de Droit d'Aix.
LABORDE-LACOSTE , , Professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux.
PERROUD , , Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.
RIPERT , , Doyen de la Faculté de Droit de Paris.

M. DELAPORTE , Secrétaire.

L'Université et la Faculté n'entendent donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'Exploitation du Navire de Commerce

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

PAR

PIERRE GOBERT



AIX-EN-PROVENCE

—
IMPRIMERIE D'ÉDITIONS PAUL ROUBAUD
10, RUE THIERS, 10
—

1942



INTRODUCTION

Les terribles événements qui ont bouleversé notre pays depuis le mois de septembre 1939, n'ont pas manqué d'avoir de graves répercussions sur notre marine marchande.

Notre flotte de commerce, déjà très insuffisante pour le temps de paix, a souffert dans des proportions considérables, à la fois des hostilités et de la prolongation de l'état d'armistice. Au cours de la guerre franco-allemande, 356.000 tonnes de navires ont été coulées. Puis, à la suite de la défaite, l'Allemagne a réquisitionné ou bloqué dans les ports de la zone occupée un grand nombre d'unités dont le tonnage se montait encore à près de 250.000 tonnes au commencement de mars 1941. A ce total imposant est venu s'ajouter le tonnage des captures britanniques ; à cette même date, 500.000 tonnes de navires marchands avaient déjà été saisis par l'Angleterre, à la fois, dans ses ports, dans nos colonies dissidentes et en mer, et ce chiffre a été largement dépassé depuis. En outre, près de 170.000 tonnes ont été bloquées dans des ports neutres, principalement aux Etats-Unis, où une grande partie de ce tonnage a été réquisitionné lors de l'extension du conflit au continent américain. Pour compléter ce sombre tableau,

il faut ajouter que la Marine Militaire a également opéré des réquisitions, lesquelles portaient encore sur 33.000 tonnes au début de mars 1941. Ainsi, à cette même époque, le tonnage global de notre flotte de commerce avait été ramené à 1.516.000 tonnes, alors qu'il s'élevait à 3.010.986 tonnes au 31 décembre 1938. Il avait donc subi une réduction de près de moitié ⁽¹⁾.

Mais l'exposé de ces chiffres ne donne qu'une idée imparfaite de l'importance des pertes que nous avons subies. Parmi nos plus belles unités, nombreuses sont celles qui ont été coulées depuis septembre 1939, quand elles ne nous ont pas été enlevées par nos alliés. Quant à notre flotte de navires modernes, elle a été décimée dans de fortes proportions.

Certes, il faut espérer qu'une grande partie du tonnage qui est à l'heure actuelle sous contrôle étranger, nous sera rendue un jour, mais le retour de ces bâtiments ne peut nous permettre à lui seul de reprendre la place que nous occupions sur les mers avant le début des hostilités. Aussi ne faut-il pas nous dissimuler, qu'un effort gigantesque devra être accompli, aussi bien pour combler les vides dus à la guerre, que pour porter le nombre de nos unités navales à un chiffre plus conforme à l'importance de notre commerce extérieur.

Mais les événements actuels n'ont pas seulement diminué le tonnage de notre flotte, ils ont réduit son activité à peu de chose. Le blocus britannique, en effet, a limité nos relations maritimes à nos seuls territoires d'outre-mer non dissidents. A l'heure ac-

(1) *Journal de la Marine Marchande* du 29 mai 1941.

tuelle, du fait de l'extension de la guerre dans le Pacifique et l'Océan Indien, des services réguliers ne sont plus assurés qu'avec l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale Française, sans compter une liaison précaire avec nos colonies d'Amérique Centrale. Sur ces lignes, d'ailleurs, le rythme des départs est loin d'avoir la fréquence d'autrefois. Les navires à moteurs ou chauffant au mazout sont immobilisés par manque de combustibles liquides ; quant aux unités chauffant au charbon, qui sont les seules à circuler encore, leurs voyages ne peuvent s'effectuer à la même cadence qu'autrefois, du fait de la pénurie de ce dernier combustible, et de sa mauvaise qualité. De plus, sur certains parcours, les déplacements se font en convoi, nécessairement à allure réduite, ce qui limite encore le débit de nos transports maritimes.

Dans de pareilles conditions, aucun régime de liberté de la navigation n'est concevable. C'est pourquoi a été maintenu le régime qui avait été institué pour le temps de guerre, d'après lequel, un organisme gouvernemental, le Service des Transports Maritimes de l'Etat, dirige et contrôle l'activité de nos navires en fonction des nécessités du ravitaillement du pays. L'exploitation de nos unités marchandes est donc assurée, à l'heure actuelle, en grande partie par l'Etat, qui ne laisse qu'une place restreinte aux initiatives des armateurs.

Certes, ce régime d'exploitation contrôlée, essentiellement provisoire, est appelé à disparaître un jour. Mais il est difficile de faire des pronostics quant à l'époque et aux circonstances dans lesquelles il sera aboli. Encore n'est-il pas certain que les armateurs

retrouvent leur liberté de jadis. Il est même vraisemblable qu'après la guerre, l'Etat conservera un certain droit de contrôle sur l'activité de nos navires.

Aussi, n'est-il pas inutile de rappeler que l'industrie des Transports Maritimes s'accommode mal de toute contrainte provenant d'un contrôle excessif. En effet, par sa nature même, la Marine Marchande est destinée à lutter en dehors des frontières douanières dans une zone où elle est en compétition directe avec les flottes de toutes les autres nations. Or, rien n'est plus instable que le commerce par mer. Il faut à un armement des efforts continus et acharnés pour s'assurer une clientèle, qui l'abandonnera sans délai si ses services ne lui donnent plus satisfaction. Devant une telle mobilité du trafic, il est évident que toute infériorité dans la direction de notre marine marchande, tout retard imposé dans la décision par un contrôle supplémentaire, ne peut qu'affaiblir sa position et la rendre plus vulnérable.

L'industrie des transports maritimes requiert, en outre, de la part de l'exploitant, des compétences très spéciales. Vouloir comparer et apparenter l'exploitation d'un navire de commerce à celle d'un autre instrument de transport constitue une erreur profonde. Sans responsabilité rigoureuse du chef d'entreprise, il ne peut y avoir de marine marchande prospère ; toute limitation de cette responsabilité ne peut être que néfaste.

Or, si l'ingérence de l'Etat dans l'exploitation ne peut être que condamnable, les Pouvoirs Publics n'en ont pas moins un rôle important, qui consiste à placer la marine marchande dans des conditions économiques favorables.

Nul n'ignore que notre marine de commerce se débat depuis longtemps, et principalement depuis la grande guerre, au milieu de difficultés sans nombre. Les lois sociales toujours plus généreuses, la crise économique mondiale, les mesures de protectionnisme qu'elle a entraîné dans la plupart des pays, ont tour à tour rendu sa situation plus difficile. L'exploitation de nos navires a été grevée de charges très lourdes souvent imposées par notre législation, qui ont désavantagé nos armateurs par rapport à leurs concurrents internationaux, et les ont contraints, à certaines époques, à cesser leur trafic et désarmer leurs unités.

Or, la vitalité de notre industrie des transports maritimes n'est pas niable, comme en témoigne de très belles réussites réalisées au cours de ces dernières années, aussi bien dans le domaine de la technique, que dans celui de l'organisation, parmi lesquelles on peut citer la construction de « *Normandie* » et la création d'une flotte moderne et homogène de navires bananiers.

Aussi l'accroissement de notre marine marchande ne doit pas être jugé irréalisable ; des mesures propices doivent permettre de lui faire retrouver sa prospérité. Or, pour mettre fin à l'état de crise, qui selon certains, semblait être devenu sa condition normale, l'intervention de l'Etat se révèle indispensable ; lui seul peut apporter l'aide directe ou indirecte qui la placera dans une situation d'égalité avec ses concurrents. Mais encore faut-il que ce soutien ne se limite pas à une sorte d'aumône, qui ne permette même pas de compenser les charges inhérentes à notre économie nationale. Un certain nombre de

mesures ont été prises en faveur de notre marine marchande, mais elles ont eu le défaut d'être limitées et mal coordonnées ; néanmoins, plusieurs d'entre elles avaient, à la veille de la guerre, donné des résultats encourageants.

L'importance du rôle dévolu à notre flotte de commerce n'est plus à démontrer. Notre Empire Colonial est le second du monde, et les liaisons maritimes seules peuvent en assurer l'unité morale et économique. Nous sommes la quatrième puissance par l'importance de notre commerce extérieur ; ce dernier atteignait en 1938 le chiffre élevé de 81 millions de tonnes, dont la moitié environ passait par mer.

Bien que la vie économique française soit étroitement dépendante de la mer, notre marine marchande n'est en mesure d'assurer qu'une faible partie de nos transports. En 1938, alors que notre commerce maritime se montait à 40 millions de tonnes, 17 millions seulement ont été transportées par bateaux français⁽²⁾. Est-il besoin de rappeler aussi que notre flotte qui occupait le cinquième rang, en 1890, après l'Angleterre, les Etats-Unis, la Norvège et l'Allemagne, est tombée, en 1939, au huitième, devancée par l'Italie, le Japon et la Hollande.

Ainsi la reconstitution de notre marine sera un des graves problèmes à résoudre dans l'après-guerre. A l'économie de guerre actuelle sera substitué un régime de temps de paix, qui devra assurer sa prospérité. Suivant les mesures qui seront prises à cette époque, elle se trouvera en état de jouer le grand

(2) *Journal de la Marine Marchande* du 18 juin 1942. Article de M. Cangardel.

rôle auquel elle peut prétendre, ou bien continuera à mener une existence difficile, toujours à la merci des armements étrangers contre lesquels elle ne peut lutter sans aide, et restera sans défense devant les catastrophes économiques mondiales, qui secouent périodiquement les marchés de frets internationaux.

C'est pourquoi, à l'heure où la plupart de nos navires de commerce sont plongés dans une inactivité profonde, il n'est pas inutile d'exposer les conditions dans lesquelles ils ont été exploités, au cours de cette période troublée d'entre deux guerres. Les difficultés qui ont assailli les armements, les ont poussés à faire appel à l'Etat. Or, le concours de ce dernier n'a pas toujours été heureux. Des erreurs ont été commises, qu'il faudra éviter de renouveler ; mais le succès a couronné certaines de ses tentatives dont il sera utile de s'inspirer dans l'avenir.



TITRE PREMIER

Le Problème de l'Exploitation

Certains problèmes économiques généraux, tels que l'importance du commerce maritime par rapport au tonnage mondial ou la valeur des taux de frets, apparaissent, à juste titre, comme les facteurs dominants de la prospérité d'une marine marchande. Mais il ne faut toutefois pas sous-estimer l'importance de problèmes particuliers, spéciaux à l'industrie des transports maritimes. L'objet de cette dernière consiste, en effet, essentiellement à exploiter les navires de commerce de façon rémunératrice, ce qui se ramène, en fait, à la recherche de la meilleure utilisation de leur tonnage. De la réalisation de cette condition dépend une grande partie du succès des entreprises d'armement.

L'industrie des transports maritimes, par ses caractères, occupe une place très à part dans notre économie nationale. L'exploitant d'une unité marchande est amené à faire face à des problèmes multiples et divers, dans la solution desquels, il lui faut, tout spécialement faire preuve, de connaissances nombreuses et d'une compétence certaine. C'est qu'en effet l'activité des marines marchandes se développe à l'extérieur des barrières douanières des nations en

compétition directe avec la concurrence internationale. L'égalité des transporteurs est de ce fait la loi fondamentale des transports par mer ; aussi les exploitants ne sont-ils départagés que par la qualité des services qu'ils rendent. L'enjeu pour eux est considérable, car une exploitation défectueuse diminue le rendement de leurs navires, augmente leur prix de revient, et prépare leur élimination future du trafic.

L'amateur doit organiser les voyages de ses unités, et aménager leurs rotations, en fonction des possibilités d'exportation des pays, lesquelles varient suivant les époques de l'année et les conditions économiques du moment. Il lui faut aussi choisir avec soin ses escales, tenir compte de la nécessité d'obtenir en toute circonstance un fret de retour, afin que ses bâtiments ne circulent pas à vide. Il lui faut par dessus tout s'efforcer d'obtenir un fret avantageux, qui lui permettra de couvrir pleinement ses dépenses d'exploitation. C'est donc là un art difficile, qui requiert habileté et compétence, de même qu'un esprit de recherche constamment éveillé, qualités qui ne sont guère le fait que d'un armateur, nécessairement soucieux de réaliser des bénéfices. C'est un fait, d'ailleurs, qu'en matière maritime, les grandes réussites sont affaires d'initiative.

Mais l'exploitation du navire de commerce, présente également un aspect dont l'importance n'est pas moindre. Il s'agit du problème du chargement des marchandises. La recherche de la meilleure utilisation de son tonnage, conduit, en effet, l'armateur à embarquer des cargaisons aussi importantes que possible, lesquelles devront remplir entièrement le navire, tout en satisfaisant aux exigences des règles

concernant la sécurité en mer. Ce problème, du fait des progrès techniques, subit une évolution constante ; sa solution se révèle aujourd'hui plus aisée, depuis que les constructions navales s'adaptent mieux aux exigences commerciales.

Une amélioration très intéressante a été apportée dans ce domaine, au cours de ces dernières années, par l'internationalisation des règles concernant la limitation des chargements, qui sont imposées pour des raisons de sécurité.

La constitution des cargaisons et l'arrimage ont été, d'autre part, grandement facilités, à l'heure actuelle, par les améliorations apportées à la construction des navires et à leurs aménagements.



CHAPITRE PREMIER

La Limitation de la charge : le franc-bord

Jusqu'à une époque récente, l'armateur était libre de charger le navire à sa propre convenance ; aussi avait-il tendance, afin d'accroître son bénéfice, à effectuer des chargements trop élevés, qui compromettaient la sécurité du navire. Pour éviter les accidents, les grandes nations maritimes se sont alors décidées à limiter sa capacité de chargement, ce qu'elles ont réalisé, en faisant apposer sur ses flancs, une marque représentant l'enfoncement maximum à ne pas dépasser en pleine charge.

Cette marque est constituée par un certain nombre de lignes horizontales, dites lignes de charge, peintes à mi-longueur du bâtiment, et à une distance verticale donnée d'un pont pris comme origine ; cette distance porte le nom de hauteur de franc-bord ou franc-bord tout court.

Les francs-bords des navires ne sont pas identiques pour tous. Tout au contraire, leur calcul tient compte de toutes sortes d'éléments, variables selon les types de bâtiments : résistance de la coque, forme de la carène, importance des superstructures, mode de fermeture des panneaux de chargement. L'attribution d'un franc-bord assure aux navires des qualités nau-

tiques convenables, leur permettant de se soulever à la lame, de ne pas embarquer trop d'eau, et de conserver une bonne stabilité.

C'est en Angleterre qu'ont été élaborés les premiers règlements, relatifs à la limitation des chargements, lesquels ont été rendus obligatoires par les « Merchant Shipping Acts » de 1875 et 1876. En France, notre législation, sur cette question, remonte à la loi de 1907 qui chargea deux organismes d'attribuer les francs-bords, le Bureau Véritas et le Lloyd's Régister. La plupart des nations maritimes s'inspirèrent de ces exemples et établirent des règles qui différaient sensiblement les unes des autres ; les difficultés administratives entraînées par ces divergences, lors du séjour des navires étrangers dans les ports, firent comprendre la nécessité d'un accord international.

C'est pourquoi, en 1913, le gouvernement anglais invita les gouvernements étrangers à participer à une conférence pour unifier les règles de francs-bords, mais ce projet, ajourné en raison de la guerre, ne put aboutir qu'en 1930. Toutefois, ce délai fut utilement employé par les travaux de la commission préparatoire, nommée par le gouvernement britannique, le Load Line Committee, qui tout en reconnaissant la valeur des règlements en vigueur, recommanda leur simplification. Il apparut également que le contrôle de l'application de ces règles était effectué de façon irrégulière suivant les pays.

La conférence, qui se réunit en 1930, aboutit à l'établissement d'une convention internationale, déterminant les règlements nouveaux. Tout navire devait, désormais, faire l'objet d'une visite détaillée,

exercée au cours de sa construction, par une société de classification habilitée ; celle-ci pouvait alors délivrer, en toute connaissance de cause, une pièce, dite certificat de franc-bord, au sujet de laquelle elle assume une entière responsabilité devant le gouvernement.

Le règlement, annexé à la convention, expose minutieusement les conditions que doivent remplir les bâtiments, notamment les modes de fermeture des diverses ouvertures, panneaux de chargement, manches à air, hublots. Il indique, en outre, le mode de calcul général des francs-bords, qui s'opère en partant du franc-bord d'un navire-type, auquel est apporté des corrections pour tenir compte des caractéristiques du bâtiment considéré.

La limite normale d'immersion maximum de la coque est représentée par une ligne horizontale traversant un disque, de chaque côté duquel sont peintes les initiales de l'organisme qui a assigné le franc-bord ⁽¹⁾. Pour tenir compte du fait que les dangers de la navigation sont plus ou moins grands selon les régions ou les saisons, la Conférence prévoit l'apposition d'un certain nombre de lignes de charges supplémentaires parallèles à la première, les unes étant placées au-dessus, les autres au-dessous.

Les zones dans lesquelles doivent être utilisées ces différentes lignes ont également été déterminées par la convention ; celle-ci distingue :

— les zones tropicales permanentes, qui sont celles où la proportion des coups de vents est inférieure à

(1) B.V. pour le Bureau Véritas, L.R. pour le Lloyd's Register.

1 %, et où il n'a été constaté aucun typhon ou cyclone ;

— les zones d'été permanent où la proportion des coups de vents varie de 1 à 10 % ;

— les zones périodiques d'hiver dans lesquelles leur proportion est égale ou supérieure à 10 %.

Une ligne de charge particulière correspond à chacune de ces zones. La ligne d'été n'est autre que le trait passant par le centre du disque, déjà mentionné. La ligne tropicale, qui doit être utilisée dans la région la moins dangereuse, est située au dessus de la précédente, ce qui permet un plus grand enfoncement du navire, et par suite un chargement plus élevé. La ligne d'hiver, par contre, est apposée au dessous de la ligne d'été, ce qui réduit l'immersion de la coque et limite l'importance de la cargaison. Au dessous de cette dernière se trouve encore une nouvelle ligne spéciale aux voyages d'hiver dans l'Atlantique nord. D'autres lignes sont également prévues pour les bâtiments ayant à circuler en eau douce.

L'enfoncement du navire, au cours d'un voyage, ne doit jamais dépasser la ligne de charge correspondant à la zone dans laquelle il circule. Cette considération présente un intérêt tout particulier s'il est appelé à changer de zone durant son déplacement ; lorsqu'un bâtiment quitte une région à franc-bord réduit pour pénétrer dans une région à franc-bord plus élevé, il est nécessaire de calculer son chargement et de le limiter au besoin, afin qu'il soit à ses marques au port d'arrivée.

Cet exemple met en évidence l'importance économique et commerciale qui s'attache à cette réglementation concernant la sécurité des navires en mer.

Francs-bords des navires transportant des bois en pontée.

Les navires appartenant à cette catégorie sont ceux qui transportent d'importants chargements de bois sur leur pont, sans que celui-ci soit protégé par aucune superstructure.

Les législations de Grande-Bretagne et du Canada, pays où ces transports sont fréquents, s'étaient traditionnellement montrées sévères envers eux. Aussi les efforts des exploitants ont-ils constamment tendu à en atténuer les prescriptions ; ils faisaient remarquer qu'un arrimage convenable permet d'éviter les accidents. Cette législation constituait, en outre, un gros handicap pour la flotte britannique, qui se voyait éliminer du trafic mondial des bois, par ses rivales scandinaves, qui bénéficiaient de règlements nationaux moins rigoureux.

C'est pourquoi le « Load Line Committee » de 1927-1929 se prononça en faveur d'une réforme de ces dispositions, et préconisa l'établissement de prescriptions internationales, qui placeraient le navire anglais dans une situation d'égalité avec ses concurrents.

La conférence de 1930 devait faire droit à ces demandes et accorder une réduction de franc-bord, en considérant qu'une cargaison de bois bien arrimée peut constituer une protection suffisante pour les panneaux d'ouverture des cales, et jouer dans une certaine mesure le rôle d'une superstructure. La convention précise les conditions d'arrimage qu'il faut réaliser pour bénéficier de cette réduction.

Franco-bords des navires-citernes.

La constitution des flottes de navires-citernes remonte à une date récente. Pratiquement négligeables avant 1900, elles représentaient en 1930, date de la conférence internationale, près de 12% du tonnage mondial des navires marchands⁽²⁾. C'est pourquoi la question de l'établissement de lignes de charge spéciales à ces bâtiments ne s'est guère posée qu'après la Grande-Guerre.

Alors qu'en Grande-Bretagne, aucune disposition spéciale n'avait été prise en faveur des pétroliers, aux Etats-Unis, les armateurs, en l'absence de contrôle direct de leur gouvernement, les faisaient bénéficier d'une surcharge d'environ 20 %. La flotte américaine de tankers se trouvait, de ce fait, disposer d'une capacité de chargement nettement supérieure à celle de ses concurrentes, qui se traduisait par un port en lourd supplémentaire d'environ 570.000 tonnes⁽³⁾.

On conçoit, dans ces conditions, que la question de l'établissement d'un franco-bord plus réduit ait fait l'objet de nombreuses études, en particulier au Load Line Committée.

Les arguments en faveur d'une réduction de franco-bord ne manquaient pas. La superstructure même des pétroliers constitue une défense excellente contre la mer ; leur compartimentage, les cloisons étanches des citernes limitent les dangers résultant d'une voie d'eau. Les ouvertures, manches à air ou panneaux, sont plus petites et moins nombreuses que

(2) MARIE ET DILLY. *La Sécurité Maritime*, p. 43.

(3) MARIE ET DILLY, *op. cit.* p. 45.

sur les navires de charge ordinaires. Enfin, la présence d'un chargement liquide ne présente aucun danger quant à sa stabilité, car il est facile, en cas d'accident, de s'en débarrasser et d'alléger ainsi le navire. La guerre avait d'ailleurs permis d'expérimenter les excellentes qualités nautiques de ces bâtiments.

La convention de 1930 a précisé les caractéristiques que devaient présenter les navires-citernes pour bénéficier d'un franc-bord réduit, telles que solidité de la construction, mode de fermeture des panneaux. Pour la protection de l'équipage elle a prévu l'établissement au niveau du pont des superstructures d'une passerelle reliant le château et la dunette.

Quant aux règles d'assignation des francs-bords, la Conférence dut adopter un compromis entre les desiderata des délégations américaines et européennes, ces dernières estimant que tout accroissement de charge supérieur à 10 %, compromettrait la sécurité du navire. Elle décida qu'une réduction de franc-bord ne serait appliquée qu'aux bâtiments de grande dimension, lesquels présentent plus de garantie de sécurité ; cette réduction, nulle pour les navires dont la longueur était inférieure à 61 mètres, s'élevait à 14 et 16 % lorsque leur longueur atteignait 135 et 180 mètres ⁽⁴⁾.

(4) MARIE ET DILLY, *op. cit.* p. 83.

CHAPITRE II

La constitution d'une cargaison

La bonne exploitation du navire de commerce exige que sa capacité de chargement soit intégralement utilisée aussi bien en volume qu'en poids. Ce double résultat est atteint, d'une part, lorsque les marchandises occupent tout l'espace disponible, et d'autre part, lorsque le bâtiment s'est enfoncé jusqu'à la ligne de charge correspondant à l'époque et au lieu de son chargement. Ces deux considérations dominent tout le problème du chargement.

Les navires doivent être construits de telle sorte que la réalisation de ces deux conditions soit possible, compte tenu de la nature des produits qu'ils seront appelés à transporter. Aussi sont-ils aménagés de façon à ce qu'ils possèdent un rapport $\frac{\text{volume des cales}}{\text{port en lourd}}$ sensiblement équivalent au coefficient d'encombrement des marchandises qui constitueront leurs cargaisons, ce coefficient n'étant autre que l'inverse du poids spécifique de ces marchandises. Le rapport ci-dessus varie le plus généralement entre 1,10 et 1,50⁽¹⁾.

Quant au coefficient d'encombrement, il dépend non seulement de la nature de la marchandise, mais

(1) MARIE ET DILLY, *op. cit.*, tome I.

aussi de son emballage, ce dernier pouvant être in-existant s'il s'agit de produits en vrac. L'encombrement est fonction également de la densité de la marchandise emballée. C'est ainsi que le coton occupe $2,8 \text{ m}^3$ à 5 m^3 à la tonne, suivant qu'il est transporté en balles pressées ou non pressées, conformément aux usages locaux⁽²⁾. L'habileté de l'armateur consiste à se procurer des produits dont l'ensemble dispose d'un coefficient convenable.

Mais le choix heureux d'une cargaison permet, en outre, d'assurer au navire une parfaite tenue à la mer. En effet, la stabilité des bâtiments dépend essentiellement de la position relative de deux points en lesquels s'appliquent les deux forces qui déterminent son équilibre. La première est la poussée hydrostatique de l'eau qui s'applique en un point, nommé centre de carène, qui est déterminé en fonction de la forme de la carène immergée ; la deuxième est le poids du navire et de la cargaison qui s'applique au centre de gravité de l'ensemble. Ces deux forces sont verticales et inverses, et leur action conjuguée permet de redresser le navire lorsqu'il a subi une inclinaison quelconque. Or, il est évident que la position du centre de gravité est essentiellement variable suivant la disposition des poids à bord, en sorte qu'il peut être déplacé par une répartition différente des marchandises dans les cales. Si la cargaison est composée de produits pondéreux, le centre de gravité a une position très basse dans le navire, et par suite, la stabilité du bateau est grande. Si, par contre, les

(2) GAROCHE, *Arrimage, manutention et transport des marchandises à bord des navires de commerce*, chap. VIII.

marchandises qui occupent les cales sont volumineuses, le centre de gravité se relève et la stabilité diminue ; le navire roule davantage.

Aucune de ces situations extrêmes n'est bonne ; il appartient donc au capitaine de déterminer quelle est la position du centre de gravité qui assure à son navire la meilleure tenue à la mer.

Or, il n'est pas possible de tenir compte de tels desiderata pour constituer une cargaison. Le fret qu'a pu se procurer l'armateur peut se composer exclusivement de marchandises pondéreuses ou, tout au contraire, de produits volumineux. De plus, les nécessités du chargement ou du déchargement peuvent conduire à le répartir dans les cales, sans tenir compte de l'équilibre du bâtiment.

Dans ces conditions, les exploitants se sont vus dans l'obligation, depuis longtemps, de procéder au lestage de leurs navires. Et c'est dans l'amélioration des procédés anciens que la technique a apporté son aide à l'armateur, en lui donnant une liberté de plus en plus grande quant à ses chargements, laquelle se traduit nécessairement par un abaissement du coût d'exploitation.

L'eau est, à l'heure actuelle, le seul lest utilisé ; emmagasinée dans des compartiments spéciaux, elle permet de compenser la mauvaise répartition d'une cargaison. De façon générale, les water-ballasts sont aménagés dans des espaces, qui, en raison de leur emplacement ou de leur disposition, ne conviennent pas au chargement. C'est ainsi que les double-fonds dont la hauteur ne dépasse, en général, pas 1 mètre 50, sont destinés sur tous les bateaux à recevoir le lest liquide.

Toutefois, sur les grands navires modernes, les double-fonds auraient été insuffisants pour assurer une stabilité convenable, du fait qu'ils ne peuvent guère emmagasiner que 15 à 20 % du tonnage total de la cargaison. Aussi emploie-t-on en supplément des deep-tanks, qui offrent, en outre, l'avantage de servir, éventuellement, de cales à marchandises. Ils sont disposés généralement au milieu du corps du navire à une certaine hauteur, afin de ne pas accroître démesurément sa stabilité. Leurs dimensions n'étant pas limitées par des considérations d'emplacement, il est fréquent qu'on leur attribue une contenance équivalente à celle des double-fonds. L'ensemble du lest liquide atteint alors près de 40 % du port en lourd, ce qui place le navire lège dans une excellente situation pour naviguer.

Mais, sur certains bâtiments, l'emploi des deep-tanks ne s'est pas révélé avantageux. Ils ont, en effet, l'inconvénient de faire perdre une place précieuse, sans grande utilité, si le navire n'a pas l'occasion de voyager sur lest. Ils peuvent évidemment être utilisés comme cales à marchandises, mais leur division en compartiments, ainsi que leurs panneaux de petite taille, ne facilitent pas les opérations de manutention. Leur utilisation ne présente de l'intérêt qu'à bord des bâtiments destinés aux chargements en vrac, lesquels peuvent s'opérer dans ces ballasts.

Nombreux sont les types de water-ballasts, dont il est fait usage, selon la nature du trafic auquel est affecté le navire. On peut citer, entre autres, les side-tanks, qui, placés contre les flancs mêmes des bâtiments, s'étendent du double-fond jusqu'au pont supérieur. Mais les deep-tanks, placés directement sous

le pont et contre la coque, sont peut-être les plus intéressants au point de vue commercial. On les rencontre sur les cargos self-trimming où ils sont placés à l'intérieur des cales dans le sens de la longueur. Ils occupent alors un espace où il est difficile de loger la marchandise en vrac, et où, par conséquent, ils ne réduisent guère le volume utilisable des cales. Leur cloison, côté cale, est inclinée, ce qui facilite l'arrimage automatique, et justifie le nom de self-trimming, donné à ces navires⁽³⁾.

Ainsi, l'armement dispose aujourd'hui d'une gamme très variée de moyens pour réaliser ses chargements sans trop se soucier des contingences de la navigation.

(3) CHARPENTIER, *La Construction des navires marchands*, pp. 106 et suiv.

CHAPITRE III

L'Arrimage

La sécurité du navire et celle de la cargaison sont conditionnées par un bon arrimage. Tout déplacement du chargement en cours de transports risquerait, en effet, de rompre l'équilibre du bâtiment en pleine mer, et d'entraîner des avaries aux marchandises.

Le problème de l'arrimage a été résolu de façon pratique par les exploitants qui s'en réfèrent aux usages locaux. Le législateur n'est guère intervenu dans ce domaine ; c'est, qu'en effet, la codification de toutes les règles relatives à l'arrimage constituerait un travail considérable, si l'on songe à leur nombre et à leur diversité. C'est ce qui explique que ces prescriptions n'aient fait l'objet, dans la législation moderne, que d'un seul décret, celui du 1^{er} décembre 1893, lequel est d'ailleurs très imprécis et très incomplet. Mais, malgré ses lacunes, il n'en constitue pas moins le texte fondamental en ce qui concerne l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce.

Dans son article premier, il prend soin de préciser que les règles qu'il édicte sont applicables à moins de conventions contraires. Il autorise, par conséquent, les exploitants à y déroger et à se référer aux usages locaux.

Ce décret est divisé en quatre titres :

Titre I. — Marchandises de toute nature, à l'exception des grains en vrac et des liquides.

Titre II. — Grains et graines de toute nature en vrac.

Titre III. — Vins, alcools, huiles et généralement toutes les matières liquides.

Titre IV. — Mesures générales.

Le titre I prévoit un certain nombre de règles générales, principalement au sujet de la protection contre l'humidité. Il prescrit, en particulier, que des espaces vides soient ménagés à fond de cale et en abord pour permettre l'écoulement de l'eau, et assurer une circulation d'air qui évite la condensation.

Par contre, l'arrimage proprement dit des marchandises est passé sous silence, à l'exception des cuirs et des rails.

1. — *Les chargements en vrac.*

Une lacune semblable peut être observée pour les chargements en vrac, le décret n'édicte que quelques règles pour assurer l'aération des cales, et la circulation de l'eau provenant de la condensation.

Aussi les mesures, qu'il est nécessaire de prendre pour éviter les déplacements de cargaison qui sont particulièrement à redouter, dans les chargements en vrac ne relèvent-elles que de l'expérience.

La meilleure solution consisterait évidemment à remplir entièrement la cale ; mais ce résultat ne peut-être atteint qu'à grand peine, du fait que la marchandise a tendance à s'accumuler là où elle tombe et ne se répand pas d'elle-même jusque sur les côtés des cales. Il s'ensuit qu'il faudrait faire appel

à des équipes d'ouvriers pour égaliser la marchandise et combler les vides latéraux. Aussi pour éviter la perte de temps et le coût très élevé qu'entraînerait cette opération, les exploitants ont recherché des dispositifs s'opposant à ces déplacements.

C'est ainsi que les capitaines des grands voiliers qui, au siècle dernier, réalisaient les transports de marchandises pondéreuses, avaient coutume d'établir dans toute la hauteur de leurs cales, une ou plusieurs cloisons longitudinales, appelées bardis, qui interdisaient à la marchandise tout déplacement transversal important. Ce système d'une grande simplicité est toujours d'un emploi courant à bord des vapeurs, principalement pour les grains en vrac.

Mais la technique moderne a offert d'autres possibilités aux armateurs, en mettant à leur disposition des navires dits à arrimage automatique ou self-trimming. Ces derniers sont munis de panneaux de très grandes dimensions, qui permettent aux bennes de déposer la marchandise en un grand nombre de points de la cale, ne laissant ainsi sur les côtés qu'un vide peu important. Toutefois, de telles ouvertures constituant un danger pour ces bâtiments, ils se sont vus attribuer un franc-bord élevé qui limite leur cargaison à une valeur inférieure à leurs possibilités. Aussi pour obvier à cet inconvénient se contente-t-on fréquemment d'un panneau central plus petit, au côté duquel sont pratiquées des ouvertures supplémentaires par lesquelles est introduit le complément de la marchandise en vrac.

On utilise également des navires munis de feeders⁽¹⁾,

(1) Terme signifiant « nourricier » en anglais.

qui assurent un remplissage permanent des cales. Le feeder consiste en une sorte de tambour qui prolonge l'entrée des cales et qui est destiné à être entièrement rempli lors du chargement. Pendant la traversée, la marchandise se tasse, et les vides latéraux se combrent à l'aide du contenu du feeder.

Grâce à ces perfectionnements, les chargements en vrac sont d'un usage tout à fait courant ; ils offrent l'avantage d'être peu coûteux en raison de la simplicité de leurs manipulations.

2. — *Les chargements en fûts.*

En ce qui concerne l'arrimage des fûts, le décret de 1893 s'étend assez abondamment sur les dispositions à prendre, ce qui peut s'expliquer par le fait que cette marchandise représente un fret considérable entre la métropole et l'Afrique du Nord.

L'article 19 s'exprime ainsi : « Les fûts contenant des liquides. s'ils sont d'égales dimensions, doivent être arrimés par plans horizontaux, la bonde en dessus, de manière que les douves des fonds se trouvent dans une position verticale ».

Il s'ensuit que l'arrimage des fûts debout est absolument interdit, à moins, bien entendu, qu'ils ne supportent aucune charge et ne constituent qu'un seul plan. Les plus grandes précautions sont prescrites en vue d'éviter toute pression sur le bouge du fût, c'est-à-dire sur la partie la plus large du tonneau, ce qui risquerait de le disjoindre et d'entraîner le coulage du liquide. A cet effet, le décret prévoit toutes sortes de dispositions pour empêcher tout contact du fût avec le fond ou les abords de la cale, lesquelles consistent en l'établissement d'un système de

coins, cadastres et traverses. Les fûts sont déposés sur ces coins, douve contre douve, en lignes parallèles.

Le décret indique, en outre, les plans de fûts dont il autorise le chargement, chiffre qui varie de 3 à 6 suivant leur contenance.

Les navires utilisés pour ces transports doivent disposer de cales aussi dégagées que possible ; la présence d'épontilles, par exemple, crée une solution de continuité dans l'alignement des fûts, ce qui nécessite la confection d'un important calage en bois destiné à prévenir tout désarrimage.

En résumé, le décret du 1^{er} décembre 1893 est, à part un cas particulier, très laconique ; c'est au plus s'il indique quelques prescriptions générales. Dans ces conditions, il n'était pas possible de s'en tenir à ses termes. Aussi, les armateurs font-ils le plus large appel à l'expérience, pour tout ce qui concerne l'arrimage. C'est elle, qui apporte aujourd'hui une solution à ce problème.

TITRE DEUXIÈME

L'Armement et ses difficultés

C'est un fait que la situation de notre flotte marchande dans le monde est défavorable. Les lourdes charges, qui grèvent l'exploitation de nos navires de commerce, ont contribué à lui faire perdre sa place sur les mers.

CHAPITRE PREMIER

L'Armement français

L'activité des flottes de commerce se développe sur des marchés internationaux à l'extérieur des frontières douanières des pays. Ce caractère est particulièrement accentué en ce qui concerne les tramps qui recherchent leurs cargaisons indistinctement sur toutes les mers du globe et ne suivent aucun itinéraire fixe. La ligne régulière, par contre, qui est axée sur le trafic d'un pays, bénéficie de façon permanente de ses possibilités d'exportation et se trouve moins directement soumise à la concurrence mondiale.

Alors que la Grande-Bretagne et les pays scandinaves disposent d'une flotte de tramping considérable, qui participe à tous les trafics mondiaux, quelle que soit l'origine et la destination des produits, celle de la France est principalement une flotte de ligne régulière, destinée à assurer des liaisons permanente avec les nations d'outre-mer et ses colonies. Son activité est essentiellement dirigée vers le transport des marchandises nationales. Son coût d'exploitation très élevé ne lui permet guère, en effet, de participer aux grands trafics internationaux en compétition avec les puissantes marines étrangères.

Cette possibilité qu'ont les flottes de toutes les nations de prendre part au trafic de tous les pays, a placé notre armement devant une concurrence terrible. Ne pouvant soutenir la lutte contre ses rivaux, en abaissant son prix de revient au niveau du leur, il lui a fallu limiter son activité au transport du fret français qui lui est plus facilement assuré.

SECTION I

La concentration dans l'armement

Un des traits marquants de l'industrie maritime est la répartition de la plus grande partie du tonnage marchand en un petit nombre de grosses entreprises.

Ce phénomène, qui trouve sa cause principale dans le coût élevé des navires, n'est nullement nouveau, comme le prouve la formation de grandes compagnies d'armement au XVII^e siècle.

Mais la concentration s'est opérée avec plus de vigueur à partir du jour où la vapeur a été utilisée

dans la navigation, c'est-à-dire dans la 3^e décade du XIX^e siècle. En effet, l'exploitation des nouveaux bâtiments à vapeur, qui se révélait sensiblement plus onéreuse que celle des voiliers, ne pouvait être le fait que de grandes entreprises. La construction de ces navires est plus coûteuse, leurs machines ont besoin de révisions et de réparations fréquentes, leur consommation en charbon constitue une dépense importante. En outre, leur service ne peut se prolonger au delà d'une vingtaine d'années, alors que le voilier peut tenir la mer pendant trente à quarante ans. Les frais d'amortissement grèvent donc plus lourdement l'exploitation des navires à propulsion mécanique.

La concentration des sociétés d'armement fut également favorisée par la création des lignes régulières, création que la vapeur seule a rendue possible. Les voiliers, quelle qu'ait pu être la science de leurs capitaines, étaient plus ou moins à la merci des vents ; une incertitude constante régnait quant à la durée de leurs voyages. Or, si les marchandises pondéreuses, objet des transports de cette époque, pouvaient s'accommoder de délais très irréguliers, il n'en fut pas de même des nouveaux éléments de trafic, qui apparurent au cours du XIX^e siècle. Les produits finis dont la date de livraison est généralement fixée à l'avance, les passagers toujours pressés exigèrent des services réguliers et périodiques.

Pour satisfaire leur nouvelle clientèle, les armateurs se virent contraints d'accroître leur matériel naval, car une ligne de navigation, si courte soit-elle, nécessite la mise en service de plusieurs bâtiments. C'est ainsi qu'il fallait, jusqu'à cette guerre, cinq

navires pour assurer la liaison Calais-Douvres, qui comportait deux traversées chaque jour dans chaque sens. D'autre part, six navires étaient nécessaires pour exploiter la ligne des Messageries Maritimes Marseille - Extrême-Orient, sur laquelle un départ avait lieu tous les vingt-huit jours.

Ainsi, le nombre d'unités que requiert l'exploitation d'une ligne régulière est fonction de sa longueur et de la fréquence des départs.

Quand une ligne est créée, il reste encore à l'alimenter, ce qui peut être réalisé en développant le trafic des ports de touchée au moyen de lignes annexes, qui rassemblent passagers et marchandises avant le passage du liner. Cette méthode est d'un usage fréquent sur nos lignes impériales. On peut en citer, comme exemple, les lignes annexes de Guyane et des grandes Antilles qui fournissaient à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre, un complément de fret aux lignes d'Amérique Centrale de la Compagnie Générale Transatlantique. La ligne régulière a donc entraîné la substitution d'une flotte aux unités isolées, ce qui constitue une étape vers la concentration de l'armement.

La recherche de la vitesse devait jouer dans ce domaine un rôle non moins grand. Aux premiers temps de la propulsion mécanique, les paquebots filaient 8 à 9 nœuds. En 1864, deux unités de la Compagnie Générale Transatlantique atteignirent la vitesse de 12 nœuds. En 1883, 17 nœuds furent réalisés par un navire au nom prédestiné, le *Normandie*. Mais les difficultés techniques devenaient de plus en plus grandes ; le coût de la construction ne permettait plus qu'avec peine une exploitation rémunératrice.

C'est pourquoi le « ruban bleu » conquis en 1907 par le *Mauretania*, fut conservé par ce navire pendant plus de vingt ans. On peut évaluer, à l'heure actuelle, à 50 % du déplacement en charge, le poids de la coque des grands paquebots modernes, et à 40 % celui de leurs machines et de leurs combustibles, alors que pour un cargo, ces valeurs sont respectivement de l'ordre de 25 % pour le poids de la coque et de 5 % pour la propulsion⁽¹⁾. Le simple exposé de ces chiffres montre combien se révèle opérée la recherche de la vitesse. Seuls de puissants armements sont en mesure de poursuivre cette course à la rapidité et encore leur faut-il souvent faire appel à l'aide des Etats.

L'augmentation des dimensions des navires a marché de pair avec l'accroissement constant de leur vitesse. La substitution du fer au bois, puis l'utilisation de l'acier ont permis de réaliser, à tonnage égal, une augmentation considérable des cales des bâtiments. Les progrès de la technique ont rendu possible, à partir de 1885, la construction de paquebots de 150 mètres de longueur et de 7.000 tonneaux bruts, dimensions courantes pour des cargos à l'heure actuelle. La construction, l'entretien et l'exploitation de tels navires ne peuvent être assurés que par des sociétés disposant de fortes disponibilités financières.

Ainsi, la concentration des entreprises de transports par mer est devenue une nécessité : le petit capitaliste se voit, chaque jour davantage, écarté de l'industrie maritime. Ce phénomène s'est pleinement

(1) CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 6.

réalisé en France comme le montrent les statistiques suivantes ⁽²⁾ :

A la veille de la guerre, le 31 décembre 1938, plus de la moitié du tonnage français était réuni sous les pavillons des huit compagnies de navigation les plus importantes.

Compagnie Générale Transatlantique	486.899
Messageries Maritimes	371.603
Chargeurs Réunis	286.086
Société Nationale des Chemins de Fer	123.201
Société Générale de Transports Maritimes..	72.040
Compagnie Auxiliaire de Navigation	71.222
Compagnie de Navigation Paquet	67.080
Compagnie Générale de Navig. Cyp. Fabre..	63.372

Total 1.541.503

Ce montant représentait plus de la moitié du tonnage global français qui se montait à la même date à 3.010.986 tonneaux.

Si de ce dernier chiffre, nous retirons successivement le tonnage des huit Compagnies ci-dessus, soit 1.541.503, celui de la flotte d'Etat, soit 58.103 tonneaux, et celui des navires de pêche, soit 187.391 tonneaux, nous obtenons le tonnage des moyennes et petites entreprises, lequel se répartit comme suit:

Entreprises de 25 à 50.000 tonneaux.....	677.040
» 20 à 25.000 »	24.361
» 15 à 20.000 »	87.190
» 10 à 15.000 »	105.094
» inf. à 10.000 »	330.304

Soit 1.223.989

(2) *Annuaire de la Marine Marchande* (1939)

Comme on le constate, le tonnage de la totalité des moyennes et petites entreprises est sensiblement inférieur à celui des huit plus forts armements, ce qui montre de façon catégorique la concentration énorme qui s'est réalisée dans notre marine marchande.

Ces chiffres montrent, de plus, la place restreinte qu'occupent dans notre flotte, les petites entreprises dont le tonnage est inférieur à 10.000 tonneaux. Et encore faut-il observer que parmi ces dernières, un grand nombre n'arme pas de navires pour la navigation de haute mer, étant spécialisé dans le remorquage, le dragage, et de façon générale, les activités portuaires. Les très petites entreprises, de transport maritime, lesquelles ne possèdent guère qu'un, deux ou trois navires, et se livrent le plus souvent au cabotage national ou international, sont donc très peu nombreuses.

Nous allons maintenant rechercher pour quelles raisons s'est réalisée cette concentration formidable de notre armement.

SECTION II

L'activité de notre armement

Notre trafic colonial exige principalement des transports réguliers aussi bien pour le fret que pour les passages.

En effet, notre commerce à destination de nos colonies porte sur des denrées de toutes sortes, produits manufacturés ou alimentaires, pour l'expédition desquels les chargeurs recherchent des lignes régulières, qui, seules, leur permettent d'approvision-

ner, de façon permanente, les marchés de nos possessions d'outre-mer. Pour les importations sur la France, c'est également la ligne régulière qui offre le plus d'avantages. Nos productions coloniales sont, en effet, plus variées que massives ; un grand nombre d'entre elles n'étant pas susceptible de s'expédier par cargaisons globales, conviennent mieux aux liners qu'aux tramps. La ligne régulière apparaît donc, dans la plupart des cas, comme le moyen de transport le plus pratique vers la métropole. Ses navires escalent dans les ports à des dates connues à l'avance et y embarquent indistinctement toutes les marchandises qui se présentent.

La grande variété de nos produits coloniaux ressort nettement des statistiques d'exportation ci-dessous ⁽³⁾ :

ALGÉRIE

Vins	1.271.000 tonnes
Blé	160.000 »
Orge	22.000 »
Farine, froment.....	23.000 »
Gruaux	65.000 »
Phosphates	186.000 »
Minerai de fer.....	116.000 »
Fruits de table	114.000 »
Légumes frais	69.000 »
Pommes de terre	73.000 »
Moutons	34.000 »
Divers	227.000 »

(3) Chiffres tirés du « Tableau Général du Commerce et de la Navigation » pour l'année 1937, cités par M. Cangardel. (*Journal de la Marine Marchande*, 14 mai 1942).

TUNISIE

Phosphates	568.000 tonnes
Minerai de fer.....	131.000 »
Minerai de plomb.....	23.000 »
Blé	47.000 »
Orge	27.000 »
Farine, froment.....	11.000 »
Vins	120.000 »
Fourrages et sons.....	17.000 »
Fruits de table	13.000 »
Huile d'olive	7.000 »
Divers	54.000 »

MAROC

Phosphates	151.000 tonnes
Blé	29.000 »
Orge	31.000 »
Maïs	11.000 »
Minerais	42.000 »
Légumes secs et farines..	33.000 »
Légumes frais	26.000 »
Fruits	6.000 »
Oléagineux	9.000 »
Laine	7.000 »
Œufs	11.000 »
Poissons	10.000 »
Pommes de terre.....	6.000 »
Divers	110.000 »

INDOCHINE

Riz	700.000 tonnes
Maïs	534.000 »
Houille	293.000 »
Caoutchouc	10.000 »

Manioc	11.000	»
Tissus	8.000	»
Thé	.816	»
Divers	68.000	»

Certes, parmi ces marchandises nombreuses et d'un tonnage restreint, figure une demi-douzaine de marchandises dont l'exportation s'exprime par des chiffres élevés. Or, il est curieux de constater qu'à part les vins, ces dernières s'expédient à l'étranger dans des proportions considérables et souvent prédominantes.

Ne sont dirigés sur le marché métropolitain que :

- 24 % des phosphates nord-africains.
- 2 % des minerais de fer nord-africains.
- 16 % de l'antracite d'Indochine.
- 59 % du riz d'Indochine.
- 23 % du caoutchouc d'Indochine.

La même variété de production pourrait être observée en ce qui concerne nos autres colonies non citées. Ainsi, à une exception près, notre trafic franco-colonial ne comporte pas d'expédition massive d'un produit. C'est la raison pour laquelle la navigation par ligne régulière occupait, avant guerre, une place prédominante dans nos rapports maritimes avec nos territoires d'outre-mer. C'est ce que montre, d'ailleurs, l'examen de l'activité de nos principaux armements⁽⁴⁾.

Sur l'Afrique du Nord, le service postal était assuré par trois Compagnies, Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie Mixte, Société Générale de Transports Maritimes, dont les paquebots effectuaient

(4) *Annuaire de la Marine Marchande (1939).*

des départs fréquents et réguliers, au départ de Marseille ou Port-Vendres pour les côtes algériennes et tunisiennes, au départ de Bordeaux pour le Maroc.

Ces réseaux étaient doublés, en outre, par des lignes de navires de charge, les unes en direction des ports métropolitains de la Méditerranée, les autres en direction de nos ports de l'Atlantique et de la Manche.

A côté de ces puissants armements, nombreuses étaient les Compagnies qui assuraient, également, des départs réguliers de cargos sur ces mêmes lignes. C'était le cas de la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord, de France-Navigation, des Cargos Algériens, de la Société Navale de l'Ouest, importantes sociétés dont les tonnages respectifs variaient de 33 à 47.000 tonnes, et de beaucoup d'autres plus petites, dont il serait inutile de poursuivre l'énumération.

Sur les côtes occidentales d'Afrique se retrouve le même caractère. Les Chargeurs Réunis exploitaient à la fois une ligne postale avec départs de Bordeaux tous les quatorze jours, et une ligne régulière de cargos sur l'itinéraire Hambourg, Anvers, A.O.F., A.E.F., ainsi qu'une ligne bananière entre Nantes et Bordeaux d'une part, la Guinée et la Côte d'Ivoire d'autre part. Les transports maritimes réalisés par les Compagnies Paquet et Cyprien Fabre au départ de Marseille étaient effectués également par des navires à départs réguliers. Il en était de même pour les Compagnies de Navigation Fraissinet et Delmas-Vieljeux, cette dernière assurant un départ de cargos tous les vingt-cinq jours.

Si, maintenant, nous examinons le trafic franco-indochinois, nous constatons que la plus grande par-

tie de ce commerce maritime était effectuée par deux de nos plus importantes Compagnies : les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis. Le réseau postal exploité par les Services Contractuels des Messageries, s'analysait en deux lignes : Marseille-Yokohama, tous les quatorze jours, et Marseille-Haïphong, tous les vingt-huit jours. Deux lignes de charge mensuelles à destination de Haïphong complétaient ce réseau. Quant aux Chargeurs Réunis, ils assuraient un départ de paquebots de Marseille tous les vingt-huit jours, et un départ mensuel de cargos d'Anvers toujours à destination de Haïphong.

Sur Madagascar, la concentration de notre armement avait atteint une intensité égale. Cette colonie était desservie par une ligne postale des Services Contractuels des Messageries avec un paquebot tous les quatorze jours, complétée par un service annexe de cargos, ainsi que par une ligne de navires de charge de la Péninsulaire de Navigation avec départ de Dunkerque.

Ainsi, nos transports maritimes coloniaux étaient réalisés principalement par des lignes régulières, dont la majeure partie était exploitée, avant guerre, par nos plus importants armements. Or, il est remarquable de constater que ces trafics occupaient la plus grande part de l'activité de notre marine marchande. La place de cette dernière était, en effet, pratiquement nulle dans le trafic entre nos colonies et l'étranger, et très réduite sur les voies internationales reliant la métropole aux nations d'outre-mer.

On pouvait observer, en effet, que pas un seul de nos armements n'assurait de transports entre l'étranger et nos différents territoires africains, à l'excepti-

tion de touchées supplémentaires opérées par leurs navires en Belgique, en Angleterre, en Allemagne ou en Espagne au cours de leurs rotations normales. Il en était de même pour Madagascar.

C'est à peine si dans tout notre Empire, il était possible de découvrir quelques armements locaux assurant des services réguliers avec des territoires étrangers. C'était le cas de quatre petites entreprises qui effectuaient des liaisons entre l'Indochine et les ports des colonies voisines, Hong-Kong, Singapour et Batavia.

Pourtant les rapports commerciaux entre notre Empire et l'Etranger occupaient une place importante, comme le montre le tableau ci-dessous, extrait du Bulletin de la Statistique générale de la France de 1937 :

<i>Exportations totales</i>		<i>Exportations vers l'étranger</i>
		<i>(en millions de francs)</i>
Algérie.....	4.185	415
Tunisie.....	1.141	430
Maroc.....	1.144	463
Indochine....	2.589	1.241
A. O. F.	1.373	260

Mais ces exportations, qui se faisaient principalement vers l'Empire Britannique, passaient sous pavillon étranger. La part de la marine marchande française dans ce trafic était pratiquement nulle.

Notre armement était, d'autre part, peu représenté dans les courants de trafic qui s'effectuaient entre la métropole et l'étranger. Seules y figuraient un très petit nombre de grandes compagnies, disposant de

moyens puissants, parmi lesquels, d'ailleurs, plusieurs étaient soutenues par l'Etat. C'est ainsi que nos liaisons avec l'Amérique du Nord étaient réalisées de façon régulière par la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie de Navigation Cyprien Fabre. La première de ces compagnies exploitait la célèbre ligne postale du Havre à New-York, ainsi que deux lignes de charge à destination de La Nouvelle-Orléans et San-Francisco - Vancouver. La deuxième assurait un service régulier de marchandises Marseille - New-York.

Certes, on peut mentionner également quelques touchées irrégulières de l'armement Louis-Dreyfus, ainsi que les voyages suivis qu'effectuaient un grand nombre de nos navires pétroliers sur les Etats-Unis. Mais ce réseau n'en était pas moins très peu dense, surtout si on considère que 7,5 % du commerce français se faisait avec l'Amérique du Nord ⁽⁵⁾.

Les mêmes observations pouvaient être faites avec l'Amérique du Sud. Cette dernière occupait, aussi, une place importante dans notre commerce extérieur puisqu'elle y figurait pour 4'9 %. Et pourtant cinq compagnies françaises seulement desservaient cette région à intervalles plus ou moins rapprochés: les Chargeurs Réunis, la Compagnie Sud-Atlantique, la Société Générale de Transports Maritimes, la Compagnie de Navigation d'Orbigny sur la côte Atlantique, et la Compagnie Générale Transatlantique dans le Pacifique.

Or, à ces chiffres, cités à titre d'exemple, il est intéressant de comparer l'abondance des armements qui

(5) *Bulletin de la Statistique Générale de la France* (1937),

participaient à notre commerce impérial. Vingt-neuf de ces derniers fréquentaient de façon suivie nos ports algériens ; ils étaient seize au Maroc, dix-sept en Tunisie, dix-huit en A.O.F., et seize en Indochine. L'immense majorité de nos entreprises de navigation coopérait donc à notre trafic colonial.

C'est, qu'en effet, la concurrence des marines étrangères, vigoureuse partout, s'atténuait nécessairement sur des lignes uniquement affectées au transport de marchandises françaises, sur lesquelles, conformément au vieil adage « la marchandise suivait le pavillon ». En outre, de nombreuses mesures légales ou administratives, dont il sera question plus loin dans cette étude, garantissaient un certain fret à notre flotte. C'était, en particulier, le cas du monopole de la navigation entre la France et l'Algérie, de l'obligation à laquelle étaient soumis les services publics de charger uniquement sur nos navires et de plusieurs autres.

Ainsi, notre marine de commerce, en grande partie éliminée des grands courants de transports internationaux par son coût d'exploitation plus élevé, avait limité son activité aux différents trafics de notre Empire, et s'y était adaptée. Elle avait délaissé le *tramping*, navigation dans laquelle la concurrence est particulièrement dure à soutenir. Les frets y sont, en effet, l'objet de cotations internationales, déterminées par la seule loi de l'offre et de la demande, en fonction du tonnage disponible et de la quantité de marchandise susceptible d'être transportée à un moment donné. Ils sont donc les mêmes pour tous les armements, quelle que soit leur nationalité. Or, leur niveau très bas, en raison de l'excédent de tonnage en circu-

lation ne permettait pas de rémunérer de façon suffisante l'exploitation des tramps français.

Dans la ligne régulière, tout au contraire, l'exploitant jouit d'une liberté plus grande en ce qui concerne la fixation de ses tarifs. Du fait de la régularité même de ses services, il s'est constitué peu à peu une clientèle qui accepte de payer des prix plus élevés que ceux des tramps. Mais, par contre, l'exploitation d'une ligne régulière entraîne de nombreuses servitudes. L'armateur doit disposer de nombreux navires, posséder une organisation administrative et commerciale coûteuse, entretenir dans les ports des agents locaux, raisons qui rendent indispensables une forte concentration de son entreprise. C'est sous cette forme que se présente la majeure partie de l'armement français.

D'ailleurs, l'abondance des paquebots dans notre flotte est une nouvelle preuve de la place qu'y occupait la ligne régulière. D'après l'annuaire de la Marine Marchande au 31 décembre 1938, elle comprenait 133 paquebots, soit 1.040.000 tonnes contre 557 cargos, y compris les pétroliers, soit 1.658.000 tonnes. Ainsi, un tiers de notre flotte était composé de paquebots, chiffre considérable si on le compare au total de nos cargos, qui n'en occupait que la moitié.

Ainsi, notre marine marchande exploitait surtout des services réguliers, son activité était principalement dirigée vers les transports de notre Empire, faits qui constituaient ses deux caractéristiques majeures. Son insuffisance en tramps, susceptibles de réaliser nos trafics sur les grandes voies maritimes internationales représentait sa faiblesse. Les raisons

de cette lacune doivent être recherchées dans l'importance des charges, qui pèsent sur notre armement, et rendent difficile l'exploitation de navires assurant cette navigation.

SECTION III

Les ententes internationales

Les phénomènes de concentration, que nous avons déjà notés dans notre armement, ont débordé le cadre des entreprises pour s'étendre à l'ensemble des services constituant une ligne de navigation ou à une branche entière de l'industrie maritime.

La grande majorité des grandes compagnies modernes se présente sous la forme de sociétés anonymes abondamment pourvues en capitaux, axées sur un réseau rémunérateur dont elles se sont appropriées une partie du trafic. Organismes puissants, elles n'ont rien à redouter de la part des armateurs isolés ; mais, par contre, elles ont tout à craindre de la concurrence, que peut leur faire une entreprise aussi forte qu'elles-mêmes. C'est ainsi que la mer a été souvent le théâtre de luttes épiques que se sont livrées des compagnies de navigation rivales. Mais ces luttes acharnées, qui conduisent ces entreprises à accorder des réductions de fret considérables ne profitent qu'aux chargeurs et sont ruineuses pour les armateurs. Ces derniers ont donc le plus souvent intérêt à s'entendre, et à se consentir des concessions réciproques. Arriver à un accord, n'est, toutefois, pas chose facile, car les intérêts sont souvent très divergents ; aussi des ententes ne peuvent-elles se réaliser, en fait, que sur les lignes qui sont desservies par un petit nombre de compagnies.

L'entente groupe des armateurs de toutes nationalités ; elle est internationale. Et c'est bien là son caractère principal. Un accord en matière maritime n'est concevable que si tous les armements coopérant à un même trafic y adhèrent, ou si les armements dissidents ne représentent qu'un **tonnage** insignifiant.

Cette coopération des armateurs exploitant une même ligne peut se présenter sous de multiples formes. Elle peut se limiter à un accord temporaire, constitué pour lutter contre des concurrents ou prévenir leur intrusion dans le trafic commun. La réunion des exploitants intéressés prend alors le nom de conférence ou ring. Celle-ci réunit, en général, uniquement les représentants des entreprises desservant des lignes régulières. Elles se lient parfois par des engagements qui comportent une répartition du trafic entre elles, l'une visitant tel port, l'autre desservant telle escale. Chacune se voit alors attribuer une zone où elle jouit d'une entière liberté.

Mais, d'une façon plus générale, la conférence a pour objectif d'établir un tarif de fret uniforme, que chacune des entreprises participantes s'engage à respecter. En outre, il est décidé fréquemment de faire bénéficier les chargeurs d'un rabais de 10 %, à condition qu'ils s'engagent, par déclaration écrite, à ne jamais charger sur un navire ne faisant pas partie de la conférence. Ainsi, les négociants qui ont des expéditions fréquentes à effectuer par des lignes régulières rapides sont contraints d'utiliser les services des seules entreprises affiliées à l'entente, et de délaisser la navigation de concurrence, qui, moins importante, offre des départs moins fréquents. L'éco-

nomie qu'ils réaliseraient, en utilisant, de temps en temps, la navigation de concurrence serait largement compensée par la perte de la ristourne qu'ils subiraient à l'occasion de la majeure partie de leurs expéditions.

Là où ce système, connu sous le nom de « Rebate System » est en vigueur, l'ensemble des armements réunis en conférence, bénéficie d'une clientèle assurée ; car les chargeurs, sans avoir souscrit aucun engagement, ni restreint leur liberté, sont intéressés à lui confier leurs transports, afin de profiter de la réduction du fret. Ce système est donc avantageux à la fois pour les armateurs et les chargeurs.

Le système des accords par conférences, utilisé, tout d'abord, pour le trafic d'exportation de l'Europe sur Calcutta, en 1875, s'est rapidement généralisé. C'est ainsi que se sont constituées successivement des Conférences sur la Chine, l'Australie, l'Afrique du Sud et de l'Ouest, La Plata, le Brésil Sud et Nord, la Côte Ouest de l'Amérique du Sud. La majeure partie des accords de ce genre ont été conclus pour les expéditions effectuées au départ d'Europe, car elles comprennent principalement des produits fabriqués, qui constituent un fret excellent pour les lignes régulières. Par contre, le trafic d'importation se compose, en majeure partie, de matières premières ou alimentaires qui sont transportées, le plus souvent en cargaisons complètes, par des tramps. Une part importante de ce dernier trafic échappant aux lignes régulières, elles sont mal placées pour intervenir.

Sur l'Atlantique-Nord, les accords entre armateurs ont pris des formes particulières du fait de l'abondance des passagers. On ne peut, en effet, en dispo-

ser comme d'une marchandise, et les voyages qu'ils effectuent n'ont pas lieu avec la même régularité que des transports de fret. Toutefois, avant la Grande Guerre, il existait une catégorie de passagers dont la passivité pouvait être comparée à celle des marchandises, c'étaient les émigrants ; aussi, c'est à leur sujet qu'ont été conclues les premières ententes. Après un essai réalisé entre les compagnies allemandes en 1885, fut constitué en 1892 le Pool Continental, auquel adhérèrent les compagnies allemandes, la Holland America Linie, la Red Star et un peu plus tard, la Compagnie Générale Transatlantique. D'après cet accord, les compagnies contractantes se partageaient forfaitairement le fret émigrant global, en prenant pour base la moyenne des passagers d'entre-pont transportés par chacune d'elles au cours de la période précédente. Si l'une d'elles dépassait sa cote-part, en passagers, elle était autorisée à élever le prix de ses passages, afin de rejeter la masse des émigrants sur les navires de ses co-contractants, car aucune d'elles n'avait intérêt à en transporter plus que sa part. C'est ainsi, qu'en 1912, de grosses sommes furent dues aux compagnies anglaises par les Compagnies Continentales, qui profitaient dans une plus forte proportion du mouvement toujours croissant des émigrants d'Europe Orientale. Ce fut, d'ailleurs, l'occasion d'un conflit provoqué par la Hambourg America Linie, qui demandait une révision des cote-parts ; et les dissensions qui en résultèrent firent échouer la tentative de renouvellement de l'accord en 1913.

Le retour à la lutte des tarifs au lendemain de la guerre montra la nécessité de la conclusion d'un nou-

vel accord entre les armements. Aussi, dès 1919, des négociations furent entreprises entre les compagnies anglaises et françaises ; elles aboutirent, en 1921, à une entente à Bruxelles, laquelle, après adjonction d'un certain nombre d'armements allemands, devint la Conférence Nord-Atlantique qui groupa la grande majorité des compagnies assurant un trafic de passagers sur cet itinéraire. Elle a rendu de grands services en évitant la baisse des tarifs que provoque une concurrence désordonnée. Elle déterminait les tarifs minima qui variaient selon les classes de passagers et la catégorie dans laquelle elle avait rangé les navires.

La divergence des intérêts des nombreux adhérents de la Conférence Nord-Atlantique, ne pouvait manquer de faire naître des crises graves. C'est ainsi que des différends ont éclaté entre les armements européens et américains, en particulier du fait que ces derniers ne transportaient qu'une faible part des passagers originaires des Etats-Unis, qui représentaient à eux seuls 80 % du trafic. Lors de la crise mondiale les compagnies américaines soutenues par le groupe Cunard-White Star réclamèrent une diminution de 14 à 20 % des tarifs, soutenant que cette baisse entraînerait un accroissement du nombre de passagers, et compenserait la diminution des recettes. Mais cette mesure s'étant révélée inopérante, les tarifs antérieurs furent rétablis. La dépréciation des monnaies britanniques et américaines, le dumping allemand, provoquèrent tour à tour des difficultés graves parmi les membres de la Conférence, mais malgré toutes ces vicissitudes, la Conférence Nord-Atlantique n'en a pas moins subsisté jusqu'à la guerre actuelle.

En matière d'entente, on peut encore citer un accord, conclu au moment de l'entrée en service du « *Queen Mary* » entre la Transat et le groupe Cunard-White Star, qui avait pour but de faire alterner les voyages des deux gigantesques paquebots « *Normandie* » et « *Queen Mary* ».

Quant au tramping, la coopération internationale y est beaucoup moins développée. Le trafic des tramps est très variable ; il se modifie et se déplace dans le monde entier, suivant les vicissitudes de la production et des échanges. Par suite, les ententes dans le tramping affecteront non pas une ligne déterminée, mais une branche entière d'activité. C'est le cas, par exemple, de la « Baltic and White Sea Conference » qui a pour objet le transport des bois du Nord, des pâtes à papier et des charbons. Cette Conférence, fondée au début du siècle, a, tout d'abord, rendu d'appréciables services en établissant des chartes-parties pour les différents trafics dont elle s'occupe, ce qui a permis d'éliminer toutes sortes de conditions accessoires onéreuses pour les armateurs.

Cet organisme, qui a toujours fait preuve d'une très grande activité, s'est, en particulier, efforcé de mettre un terme à une guerre acharnée de tarifs, qui a sévi à la fin de la crise mondiale. A cet effet, il élaborait en octobre 1935 un plan comportant l'établissement de frets minima, qui obtint l'adhésion d'un grand nombre de transporteurs. Mais son succès fut limité du fait qu'il ne fut pas appliqué par tous les armements participant à ces transports. Dans la navigation de Tramping aussi bien que dans les Services

Réguliers, une entente ne peut être efficace que si elle réunit l'immense majorité des intéressés.

C'est pour cette raison que de nombreuses tentatives d'organisation du trafic de certaines matières premières ont échoué depuis la guerre. L'armement britannique, en particulier, s'était refusé, jusqu'en 1934, à participer à tout accord visant à éliminer la concurrence entre tramps. Son revirement, qui s'est produit à cette date, a été provoqué par la crise mondiale, qui l'a contraint à rechercher un remède à la crise des frets.

Cette coopération internationale s'est manifestée sur le marché des céréales, lequel commande, dans une certaine mesure la tenue des autres marchés des frets de tramping. Les taux de fret de La Plata, très bas depuis la crise, avaient, en effet, accentué leur chute au cours de l'année 1935. Or, comme des navires de toutes nationalités participent à ce trafic, seule une action internationale pouvait être tentée. C'est donc en accord avec les armateurs des nations intéressées que fut instituée la Conférence de La Plata, dont l'objet était de fixer des taux de frets minima au transport des blés. Elle devait, en outre, veiller à l'application du plan de stabilisation des frets de ce marché. Les affrètements, conclus pour ces transports ont, dans une large mesure, tenu compte de ses décisions, et par suite, elle a donné, dans l'ensemble des résultats satisfaisants.

Ainsi, dans tous les domaines, les trafics mondiaux s'organisent de façon progressive. A la liberté des transports maritimes, les armements tendent à substituer, sur certaines voies internationales, une ré-

glementation à laquelle nos compagnies de navigation ne peuvent que souscrire. Les ententes visent, en effet, à provoquer la hausse des frets, qui est de nature à permettre à notre armement de prendre une part plus active aux transports maritimes internationaux.

CHAPITRE II

Notre Armement devant l'économie mondiale

Jusqu'en 1866, la marine marchande a vécu sous un régime de protection, caractérisé par des droits de tonnage et des surtaxes de pavillon, qui frappaient les navires étrangers dans nos ports. Bien que ce régime ait été éminemment favorable à notre activité maritime, on lui reprochait de n'être plus en harmonie avec les conditions économiques nouvelles, résultant de la transformation des bâtiments qu'avait entraîné l'utilisation de la vapeur. Les navires, du fait de leurs plus grandes dimensions, éprouvaient des difficultés à se procurer en France des cargaisons entières, ce qui les obligeait à en rechercher le complément à l'étranger. Cette politique protectionniste rendait malaisés les transbordements de navires français à navires étrangers et réciproquement, opérations qui devenaient sans cesse plus fréquentes par suite de l'extension du grand commerce international. On prétendait également que, sous ce régime, les frets nationaux étaient plus élevés, ce qui handicapait notre industrie et notre commerce sur les marchés mondiaux. On invoquait, enfin, les avantages retirés en Grande-Bretagne, par l'abolition de l'Act de Cromwell en 1850.

Aussi, l'assimilation des pavillons fut-elle votée en 1866, malgré, d'ailleurs, une **opposition importante**. Cette loi permettait le libre accès des navires étrangers dans nos ports, dans les mêmes conditions que les bâtiments français. Elle annulait, en même temps, l'article de la loi de 1793, qui obligeait les armateurs à se procurer en France leur matériel naval ; les chantiers français étaient donc, à leur tour, privés de toute protection, et obligés de faire face aux industries navales étrangères souvent mieux outillées qu'eux-mêmes pour produire économiquement.

Or, notre marine de commerce n'était nullement à même de lutter à armes égales. Concurrencée sur son propre marché, sa part dans les mouvements de la navigation dans nos ports devait diminuer de façon régulière et alarmante. C'est ce qui ressort du tableau général du commerce de la France ; en 1864, le pourcentage du tonnage français entré et sorti dans nos ports se montait à 39,16 % ; en 1866, il s'abaissait à 37,22 %, et n'atteignait plus que 34,77 % en 1869⁽¹⁾.

Devant les méfaits de l'assimilation des pavillons, une commission d'enquête fut réunie en 1870, pour rechercher les moyens d'y porter remède. La Grande-Bretagne, y fit-on remarquer, pouvait fournir un fret à tous les bâtiments sortant de ses ports et disposait d'un plus grand nombre de navires en fer de grandes dimensions dont l'exploitation était plus économique. Sa marine marchande s'étant constituée et développée à l'abri de la protection rigoureuse de l'Act de Cromwell, se trouvait alors assez forte pour lutter victorieusement sur le marché mondial.

(1) Roux, *La Marine Marchande*, p. 97.

Un essai partiel de retour au régime protectionniste fut alors tenté en 1872, par l'institution de surtaxes de pavillon, mais la crainte de représailles de la part de gouvernements étrangers y fit renoncer au bout de quelques mois.

Depuis cette époque, l'égalité des pavillons est restée la règle fondamentale de nos transports par mer, à l'exception, toutefois, du cabotage et de la navigation entre la France et l'Algérie. L'exemple franco-britannique ayant été suivi peu à peu par toutes les grandes puissances, ce régime est devenu universel.

De ce fait, nos navires ont à lutter de façon permanente contre la concurrence internationale. Or, les charges, qui pesaient déjà sur leur exploitation, se sont accrues, dans des proportions considérables, depuis la guerre de 1914. Leur poids explique, en grande partie, la situation désastreuse dans laquelle se trouvait notre armement à la veille du conflit actuel.

SECTION I

Notre situation défavorable au point de vue géographique et commercial

Notre marine marchande est traditionnellement placée dans une situation défavorable par rapport à la concurrence étrangère.

La France étant placée à l'ouest du continent européen, ses ports constituent des points d'escale pour les navires étrangers qui viennent de toutes les parties de l'Europe. Les lignes d'Extrême-Orient s'arrêtent à Marseille, celles de l'Amérique du Nord et du Sud, à Dunkerque, Le Havre ou Cherbourg. Nos ports sont ainsi les derniers que visitent les bâti-

ments étrangers avant de quitter les eaux européennes. Lorsqu'ils abordent à nos quais, leurs cales sont insuffisamment remplies ; aussi viennent-ils cueillir chez nous des compléments de cargaisons, qui leur permettent de combler leurs vides. Par suite, ils sont à même de demander des frets très bas que nos armateurs ne peuvent consentir.

De plus, cette abondance de tonnage en nos ports augmente l'importance de l'offre des transporteurs, et entraîne une baisse des frets. Notre armement se voit donc ainsi privé de chargements, sur lesquels il devrait pouvoir compter.

A cette situation, nos compagnies ont cru trouver un remède, en reportant leurs têtes de ligne à l'étranger et principalement à Anvers. Or, cette politique n'a pas toujours eu un plein succès, car il existe souvent en dehors de notre pays, un nationalisme commercial ardent, qui fait le vide autour de nos navires. Ceux-ci risquent, alors, d'effectuer un déplacement long et coûteux, pour n'obtenir que des chargements insignifiants.

D'autre part, c'est un fait bien connu, que la France exporte peu de marchandises pondéreuses. Elle expédie principalement à l'étranger des produits fabriqués de toutes sortes, dont un grand nombre sont des articles de luxe de petit volume. Par contre, les matières premières, charbons, minerais occupent une place importante dans nos importations. Ces dernières représentent, en moyenne, les trois quarts en poids du total de notre commerce maritime. Par suite, nos navires sont insuffisamment pleins lorsqu'ils quittent nos ports, et du fait qu'ils circulent avec des

vides importants, leurs voyages sont moins productifs que ceux de leurs rivaux.

SECTION II

La reconstitution de notre matériel naval

Les conditions dans lesquelles a été reconstitué notre tonnage après la Grande Guerre, n'ont pas été une des moindres causes du coût d'exploitation très élevé qui a pesé sur notre marine marchande jusqu'à l'heure actuelle.

Nos pertes avaient été lourdes au cours des hostilités. Elles ont atteint 959.000 tonnes de jauge brute, soit près de 40 % de notre tonnage au 1^{er} août 1914⁽²⁾. Il eut donc été de première importance de veiller au renouvellement normal de notre flotte durant la durée du conflit. Or, il n'en fut rien, car nos dirigeants avaient sous-estimé l'importance de la marine marchande dans l'organisation de la défense nationale. Si la mobilisation militaire avait été prévue dans ses moindres détails, la mobilisation industrielle avait été complètement négligée. Dès le 1^{er} août 1914, les chantiers perdirent la plus grande partie de leur personnel spécialisé ; leur approvisionnement en matières premières devint difficile. Les unités sur cale ne purent donc être achevées. Certes, au cours de la guerre, un certain nombre de mesures rendirent aux entreprises de constructions navales une partie de leur activité, mais celles-ci durent satisfaire en premier lieu les besoins de l'Armée de Mer.

A défaut de constructions en France, le gouverne-

(2) H. CANGARDEL, *La Marine Marchande française et la Guerre* p. 94.

ment s'était efforcé de se procurer du tonnage à l'étranger ; mais les pays avaient fermé, les uns après les autres, leurs marchés aux acheteurs étrangers. Ce n'est qu'après de longues tractations que M. Tardieu, Haut-Commissaire aux Etats-Unis, obtint en 1917 et 1918, l'autorisation de passer un contrat pour la livraison d'une centaine de navires, shooners, cargos et barges, la plupart en bois, dont le prix d'achat fut très élevé et l'exploitation très onéreuse.

L'armement avait donc placé tous ses espoirs dans le partage des navires ex-ennemis ; mais leur attribution donna lieu à un cruel mécompte, la France ne recevant que le tonnage très faible de 208.000 tonnes.

Ainsi, l'armement français s'est trouvé au lendemain de la guerre, dans une situation très difficile. Pour assurer les liaisons maritimes du pays, il lui fallait se procurer dans des délais très courts un nombre important de bâtiments. Or, il n'était pas possible d'attendre que les chantiers aient pu reconstituer notre flotte, car l'abandon, même momentané, d'une ligne aboutit à la perte de sa clientèle.

C'est pourquoi des négociations furent entreprises pour acheter du tonnage à l'étranger. Ce fut l'objet de l'accord Maclay-Clementel, du 12 novembre 1918, aux termes duquel le gouvernement français pouvait faire l'acquisition en Angleterre de 150.000 tonnes de navires déjà construits et y commander 350.000 tonnes. Après de nombreuses difficultés, les négociations furent menées à bonne fin, et cent cinquante sept navires passèrent sous pavillon français parmi lesquels, d'ailleurs, se trouvaient pas mal d'unités de peu de valeur. Il était stipulé que les paiements

seraient échelonnés sur plusieurs années, disposition qui rendit cette opération très désavantageuse. En effet, le prix d'achat total exprimé en livres, qui se montait à 831 millions de francs en 1919, subit des hausses successives à mesure que baissait la valeur de notre monnaie, pour atteindre finalement 1 milliard 300 millions de francs environ. Or, quelques années plus tard, la valeur de ces navires ne dépassait plus 300.000 francs, en sorte que l'armement subissait, de ce fait, une perte de 1 milliard ⁽³⁾.

Or, cette erreur, qui consista à acheter au cours de la période de hausse, ne fut malheureusement pas un cas isolé. Les armateurs disposaient, en effet, à cette époque, de réserves financières considérables qu'ils avaient accumulées au cours de la guerre. Pressés d'acquérir du tonnage, ils conçurent des programmes de construction énormes et passèrent des commandes à des prix fabuleux. Chacun d'eux escomptait alors une hausse continue des frets pendant une longue période. Mais contrairement aux prévisions, cette période d'euphorie fut courte ; dès le milieu de l'année 1920, la livre se mit à monter rapidement et les frets commencèrent leur chute.

Les chantiers français encore désorganisés ne purent accepter de commandes massives ; aussi les armateurs se tournèrent-ils vers les Constructions Navales britanniques, qui leur livrèrent, au cours des années 1920, 1921 et 1922, près de 400.000 tonnes de navires⁽⁴⁾. Or, les chantiers, surchargés par l'abondance des commandes, demandaient des prix astro-

(3) H. CANGARDEL, *op. cit.*, p. 94.

(4) *Annuaire de la Marine Marchande* (1939).

nomiques. La tonne de charge d'un cargo neuf se payait jusqu'à £ 50 alors que sa valeur s'établissait aux alentours de 6 en 1914. Mais à cette multiplication par 8 du prix de construction en Angleterre, s'est encore ajouté pour beaucoup la hausse de la livre, car on croyait alors que le franc reviendrait peu à peu à sa parité d'avant-guerre ; aussi, ne songea-t-on pas à se garantir contre les risques de change.

Les conditions désastreuses dans lesquelles fut reconstitué notre tonnage devaient avoir des conséquences redoutables sur l'avenir de notre flotte, les frais d'amortissements des navires ayant subi, de ce fait, une forte majoration qui devait grever leur exploitation durant toute leur carrière.

La façon dont est reconstitué une flotte, représente donc un problème capital.

Or, ce même problème va se poser à nouveau à nous, dès la fin de cette guerre, dans toute son acuité.

En effet, notre marine marchande était, dès avant le début des hostilités, dans une situation peu brillante, un fort pourcentage de nos navires ayant atteint un âge très avancé : 57 % d'entre eux avaient plus de quinze ans au début de 1939. Notre flotte avait alors le triste privilège de venir en tête en ce qui concerne le nombre des navires de plus de vingt ans dont elle possédait le pourcentage de 22 %.

M. Mario Roustan, président de la Commission des Colonies, au cours d'un débat parlementaire qui eut lieu le 16 février 1939, à la Haute Assemblée, pouvait signaler que l'âge moyen des navires des Chargeurs Réunis en service sur les lignes d'A. O. F. et d'A. E. F. atteignait dix-sept ans. Celui des unités des Messageries Maritimes en service sur l'Indochine

était alors de vingt-deux ans. Au cours de cette même séance, des chiffres analogues étaient cités pour la plupart de nos lignes impériales⁽⁵⁾. Notre flotte était donc pauvre en unités jeunes.

Depuis cette époque, la guerre a passé. 356.000 tonnes ont été coulées et un tonnage considérable a été réquisitionné par les belligérants, dont nous ne récupérerons, sans doute, qu'une partie.

Ainsi, dans quelques années, lorsque nos vieilles unités auront été éliminées par l'âge, notre marine marchande risque fort d'être réduite à un état squelettique.

Dans ces conditions, va se poser à nouveau le très grave problème de sa reconstitution. Redoutant ce cap difficile, le gouvernement actuel a pris la sage décision de remettre en activité nos chantiers de zone non occupée, malgré d'énormes difficultés de réapprovisionnement. Malheureusement, le petit nombre des cales méditerranéennes ne permettra pas d'obtenir une production bien élevée.

Il faut constater, en outre, que la fin de la guerre n'amènera guère d'amélioration dans le domaine de la construction navale, nos chantiers de zone occupée ayant été durement touchés par la guerre aérienne. Il faut donc s'attendre à ce qu'une période, peut-être longue, s'écoule, avant que ces chantiers puissent retrouver leur activité du temps de paix.

D'ici là, il semble bien que nous serons contraints de procéder, cette fois-ci encore, à des achats sur les marchés étrangers, vraisemblablement américains, à des prix certainement très élevés.

(5) *Journal de la Marine Marchande* du 23 février 1939.

C'est pourquoi, cette guerre va sans doute encore entraîner une surcapitalisation de notre tonnage marchand, pour une longue période, dans des conditions analogues à celles de la guerre de 1914-1918.

SECTION III

Les charges sociales

Les lois sociales de l'après-guerre ont considérablement pesé sur les conditions d'exploitation des navires marchands français, du fait qu'elles ont mis en application des mesures qui n'ont pas leur équivalent à l'étranger.

Lorsqu'on a étendu le régime de la loi de huit heures à la marine marchande en 1920, on était persuadé, que cet exemple serait suivi à bref délai par les autres nations maritimes. Or, rien de tel ne s'est produit, et nous sommes restés les seuls à faire bénéficier notre personnel maritime d'une législation aussi favorable. Les autres pays se sont, en effet, opposés à sa généralisation. Les armateurs invoquent la hausse du coût d'exploitation des navires, qu'elle entraînerait, laquelle ne pouvait être compensée par une augmentation des frets ; quant au prolétariat étranger, qui craignait le chômage, il s'y est également montré hostile à la Conférence Internationale des Gens de Mer, qui s'est réunie en 1922.

Les conséquences de l'introduction du régime des huit heures ont été graves, car il fallut nécessairement augmenter l'effectif des équipages dans la proportion où les heures de travail étaient diminuées. C'est ainsi que les vapeurs français qui, avant la loi, avaient six hommes de pont et deux officiers en de-

hors du capitaine, furent tenus d'avoir un effectif de neuf hommes et trois officiers, ce qui représente une augmentation de personnel de 33 %. Les charges annuelles résultant pour les armateurs de l'application de cette loi, ont pu être évaluées en moyenne à 70 francs par tonne pour les cargos longs-courriers, 166 francs pour les navires mixtes, et 133 francs pour les paquebots longs-courriers⁽⁶⁾. D'après le Comité Central des Armateurs de France, c'est à 177 millions de francs de l'époque, qu'il fallait évaluer la charge supplémentaire qu'avait à supporter notre marine de commerce.

La durée du travail qui, en France, ne dépassait pas 56 heures, y compris les heures supplémentaires, atteignait alors 84 heures dans la plupart des marines étrangères ; la marge existant entre ces deux chiffres était donc considérable.

Devant les effets ruineux de cette loi, une tentative fut faite pour en atténuer les termes. Ce fut l'objet d'un décret de 1922, dû à l'initiative de M. Rio, qui posait le principe de la compensation forfaitaire des heures de travail, c'est-à-dire l'équivalence entre 12 heures de présence et 8 heures de travail effectif. Mais ce décret fut abrogé en 1925.

Onze ans plus tard, en 1936, alors que rien n'était venu modifier la situation existante et qu'aucune marine étrangère n'avait suivi notre exemple généreux, une mesure nouvelle, aussi néfaste que la précédente, vint accentuer l'infériorité de notre flotte marchande. Ce fut l'institution de la semaine de 40

(6) Chiffres cités par M. Josse, en juin 1922, à la Chambre des Députés.

heures, régime, qui pouvait paraître légitime dans des industries où un gros rendement est atteint au prix de lourdes fatigues pour le personnel, mais dont l'application n'était pas justifiée dans des entreprises de transports maritimes et où sa mise en vigueur était due à des intentions démagogiques. Elle eut pour conséquence de nouvelles augmentations de personnel, alors que les effectifs étaient déjà supérieurs à ceux des navires étrangers. En outre, la diminution des heures de travail rendit souvent impossible l'entretien des bâtiments en mer, ce qui entraînait la prolongation de leur séjour dans les ports et abaissait leur rendement.

Les troubles sociaux qui se développèrent dès l'avènement du nouveau gouvernement devaient produire, de plus, des effets qui se firent lourdement sentir sur notre marine marchande. Il serait vain de rappeler les abus innombrables qui sont encore dans toutes les mémoires ; la diminution de l'autorité, un contrôle insuffisant du personnel ont entraîné une baisse considérable du rendement du travail qui a pu être évaluée de 25 à 30 %. Ainsi, à salaire théorique équivalent, le coût d'une opération de manutention était moins élevé dans les ports étrangers que dans les ports français.

En résumé, le gouvernement français a imposé à sa marine marchande des charges sociales considérables, dont il ne faut pas sous-estimer l'importance. Un exemple cité le 16 février 1939 devant le Sénat par M. Rio est significatif. Il fait allusion à deux navires de même tonnage, affectés à un même trafic, quoique de nature différente, l'un étant à vapeur et l'autre à moteur. Le premier est français, le se-

cond est norvégien, mais géré par un armateur français. Le montant global des salaires, nourriture et congés se monte à 133.000 francs sur le navire français, alors qu'il atteint 92.000 francs sur le norvégien. La différence ressort ainsi à 41.000 francs par mois, ce qui représente un demi-million par an. Certes, l'équipage d'un navire à moteur est moins nombreux que celui d'un navire à vapeur, mais il n'en reste pas moins vrai que le navire norvégien en question rapporte chaque année un bénéfice supplémentaire qui n'est pas loin d'atteindre 500.000 francs ⁽⁷⁾.

La guerre allait entraîner la suspension du régime des 40 heures, car il n'était pas possible de maintenir cette législation libérale, à l'heure où le ravitaillement du pays demandait un effort accru. Un décret du 1^{er} septembre 1939 autorisa la prolongation de la durée du travail dans toute l'industrie, jusqu'à 45 heures par semaine sans modification de la rémunération hebdomadaire afférente à 40 heures. En ce qui concerne spécialement la marine marchande, un décret fut promulgué le 22 octobre pour fixer le nouveau régime du travail à bord. Conformément au principe posé par le décret du 1^{er} septembre, il spécifie que les officiers et marins n'auront droit au paiement des heures supplémentaires qu'à partir de la 45^e heure. La rémunération correspondant aux heures de travail effectuées de la 40^e à la 45^e inclusivement devait être retenue par l'employeur et versée au Trésor Public en vue de la couverture des dépenses du Fond National de Solidarité. Ainsi, cette augmentation de la durée de travail n'entraînait pas de ré-

(7) *Journal de la Marine Marchande* du 23 février 1939.

tribution supplémentaire pour le personnel, mais ne constituait pas un allègement des charges de l'armateur.

Depuis l'armistice, a été mise en vigueur une réglementation nouvelle, essentiellement provisoire, prélude d'une refonte d'ensemble, qui sera réalisée dans le cadre de la corporation. Cette réforme a fait l'objet d'un décret du 16 février 1941, aux termes duquel le régime normal du travail passe de 40 heures à 54 heures par semaine, chiffre proposé par la Conférence Internationale du Travail de 1936.

Sous le régime antérieur, les salaires des équipages étaient, en fait, composés pour moitié du salaire fixe, et pour moitié d'heures supplémentaires effectuées au delà des 40 heures. Or, depuis l'armistice, nombre de navires ne naviguent plus ou ont des rotations très lentes ; par suite, la partie « heures supplémentaires » s'est trouvée sensiblement diminuée, de telle sorte que le marin percevait moins qu'autrefois. C'est pourquoi, l'institution du régime des 54 heures a été accompagné d'un aménagement des soldes.

Ainsi, cette réforme, en réduisant l'écart existant entre la durée du travail dans la marine française et les marines étrangères contribuera à alléger les charges unilatérales que supporte notre armement.

SECTION IV

Le Change

Il est, enfin, un phénomène qui a joué un rôle prédominant dans notre industrie maritime, c'est la valeur de notre monnaie.

Sous le régime de liberté de la navigation sur mer, le commerce mondial est ouvert à tous les navires,

quelle que soit leur nationalité ; tous peuvent participer dans des conditions équivalentes au grand trafic international. Le fret qui leur est offert en rémunération des transports qu'ils effectuent est fixé, de façon identique pour tous, par la loi de l'offre et de la demande, en considération du tonnage disponible et de la quantité de marchandises à transporter à un moment donné. Il n'y a donc, sur mer, qu'un seul taux de fret pour une même catégorie de marchandise, et sa valeur est traditionnellement exprimée en livres sterling ; c'est donc en cette monnaie que sont réalisées les recettes de l'armement.

Or, il en va tout autrement pour les dépenses, la grande majorité d'entre elles étant effectuées au pays d'armement des navires, et en monnaie nationale.

Aussi, conçoit-on aisément qu'un écart du pouvoir d'achat de ces deux monnaies, entraîne, pour l'armateur un gain ou une perte. Si la livre monte, le montant des recettes est artificiellement grossi, alors que les dépenses exprimées en francs restent stationnaires. Le bénéfice est donc accru. Par contre, si c'est le franc, qui monte, les recettes, réalisées en livres, peuvent être insuffisantes pour permettre l'achat des francs nécessaires aux dépenses, ce qui se traduit par une perte pour l'exploitant.

Durant toute la période troublée d'après-guerre, notre armement a subi les répercussions directes des variations du cours des changes, qui, tour à tour, constituaient un facteur de prospérité ou de ruine.

Dès la fin du conflit de 1914-1918, la valeur du franc se mit à baisser par rapport à celle de la livre.

De 50 francs en 1923, le taux du change passa à 92 en 1924 ; puis, après une certaine baisse, il s'éleva pour atteindre le niveau record de 240 francs au cours de la crise de juillet 1926. Ainsi, alors que les flottes marchandes subissaient durement la conséquence de la chute des frets, qui se manifestait au cours de cette période, notre armement bénéficiait, en compensation, de la prime due à la dévaluation du franc. Cet avantage devait, d'ailleurs, s'atténuer progressivement, jusqu'à s'annuler en 1929, à mesure que la hausse des prix, en France, réduisait l'écart des pouvoirs d'achat des deux monnaies.

En 1931, le phénomène inverse se produisit avec la chute de la livre. La Grande-Bretagne, durement touchée par la crise, ne put maintenir plus longtemps sa monnaie à son niveau d'avant-guerre, et se résolut à abandonner l'étalon-or. Il paraissait normal de s'attendre à une hausse rapide des prix en Grande-Bretagne, qui aurait rétabli l'équilibre antérieur, mais rien de tel ne se produisit. L'exemple britannique avait été suivi, en effet, par de grandes nations maritimes et par les dominions, en sorte que les échanges extérieurs de l'Angleterre n'ont guère été affectés par cette dépréciation monétaire. Alors que la baisse de la livre avait atteint 40 %, le coût de la vie en Angleterre, de 1931 à 1935, resta sensiblement stationnaire. Quant aux frets, ils ne montèrent pas, et manifestèrent plutôt une tendance à la baisse.

Les recettes de notre armement subirent, de ce fait, une réduction de 40 %, alors que ses dépenses restaient identiques. Cette baisse du change devait nécessairement plonger notre marine marchande dans une situation catastrophique, comme le prouve la

croissance des désarmements de navires en 1932. Leur progression a été la suivante :

1 ^{er} janvier 1929	143.000 tonnes brutes		
» » 1930	97.000	»	»
» » 1931	229.000	»	»
» » 1932	768.000	»	»
15 août 1932	1.092.000	»	»
1 ^{er} janvier 1933	986.000	»	»

Le pourcentage des désarmements, en 1932, atteignit 27 % en France, alors qu'il se montait à 15 % seulement pour le tonnage mondial ⁽⁸⁾. Une des causes principales de cette situation désastreuse de notre armement doit être recherchée dans l'abattement massif de ses recettes qu'entraînait un change défavorable.

En 1933, le dollar à son tour fut déprécié ; cette mesure entraîna pour notre armement des effets analogues, bien qu'atténués. Les Etats-Unis n'avaient, de fait, jamais été un marché de fret important ; leur flotte était loin d'avoir l'ampleur des flottes anglaises et scandinaves, et son champ d'action était plus limité. Aussi, les effets de cette dévaluation se firent-ils sentir, principalement, dans l'Atlantique.

En 1936, la situation de notre flotte de commerce fut à nouveau modifiée par la nouvelle loi monétaire votée par le Parlement français à la demande du gouvernement de Front Populaire. Celle-ci déclarait que le poids d'or représentant la valeur du franc ne pourrait varier qu'entre 43 et 49 milligrammes d'or fin au lieu des 65,5 milligrammes prévus par la loi de stabilisation du 25 juin 1928. La livre monta sans tarder

(8) AKAR, *Les Transports Maritimes en France*, pp. 93 et suiv.

et devait atteindre les valeurs de 108, puis 111 francs. Ainsi, les recettes de notre armement subissaient une majoration de 30 %, situation qui aurait été avantageuse si les prix ne s'étaient pas élevés dans des proportions analogues en France sous l'influence des lois sociales. Mais, par contre, la baisse du franc en s'accroissant jusqu'au taux de 175 allait devenir un facteur de prospérité pour notre marine marchande.

A vrai dire, notre armement tout entier n'a pas été bénéficiaire de ces dépréciations de notre monnaie. Certains services réguliers de paquebots, dont les tarifs sont exprimés en francs, n'ont pas pu les relever dans des proportions équivalentes à celles de la dévaluation. De même, certaines lignes coloniales ont été souvent prisonnières de contrats de longue durée, établis, en général, avec des administrations publiques.

En réalité, ce sont les tramps et la plupart des vapeurs de charge de lignes régulières qui ont subi les répercussions immédiates de ces variations du taux des changes.

L'incidence de la valeur de la livre sur les résultats de l'exploitation de ces navires est parfaitement mise en relief par l'exemple ci-dessous ⁽⁹⁾ :

Soit un vapeur, qui chargeait, en Angleterre, 4.000 tonnes de charbon pour un port de l'Afrique du Nord à 7 shillings la tonne. Son fret brut se montait à $4.000 \times 7 = 28.000$ sh. ou £ 1.400.

Les dépenses, exprimées d'après une moyenne prise

(9) Cité par M. H. BRIEND, dans « *Réflexions sur notre Marine Marchande* », p. 8,

avant la guerre actuelle, pouvaient être évaluées ainsi, en livres :

Commissions : 10 % soit	£ 140
Arrimage et frais en Angleterre...	225
Charbon de soute 200 t. à 18/	180
Déchargement 4.000 t. à 1/6 d.....	300
Total	845
Reste disponible : 1.400 — 845 =	555

Lorsque la livre valait 125 francs en 1925, le solde disponible était de l'ordre de $555 \times 125 = 69.375$ frs. Si on en retranche le montant des frais de port payables en francs au déchargement, soit 10.000 francs, il reste un bénéfice brut de 59.375 francs.

La durée du voyage varie de 17 à 20 jours. La somme ci-dessus doit donc permettre de faire face aux dépenses d'équipage, d'assurance, d'amortissement pendant cette période. Or, en les évaluant, à l'époque considérée à 3.500 francs par jour, on obtient : pendant 17 jours $3.500 \times 17 = 59.300$,
 » 20 » $3.500 \times 20 = 70.000$

Dans le premier cas, l'armateur n'a réalisé aucun bénéfice ; dans le second cas, il n'a pu couvrir ses dépenses et a perdu de l'argent.

Si on suppose maintenant que la livre ait baissé au niveau de 80 francs, chiffre de 1931, le solde disponible de 555 livres donne :

$$555 \times 80 = 44.400 \text{ frs.}$$

montant duquel il faut retrancher les frais en francs de 10.000 francs, ce qui le ramène à 34.400 francs. La perte est alors encore plus grande, et l'exploitant français est dans l'obligation de cesser ce trafic.

Si, au contraire, la livre remonte à 175, niveau de 1938, on obtient :

$$555 \times 175 = 97.125 \text{ frs}$$

$$\text{moins} \quad 10.000 \text{ »}$$

$$\text{reste} \quad 87.125 \text{ »}$$

ce qui représente un gain net de 17 à 27.000 frs ; ce trafic est alors rémunérateur.

Ainsi la prospérité de notre marine marchande dépend dans une large mesure des valeurs relatives de la livre et du franc. A certaines époques, elle était en mesure de résister à la concurrence internationale, alors qu'en d'autres périodes, elle se trouvait près d'être éliminée du trafic mondial.

Il n'est donc pas possible de laisser notre marine marchande à la merci de ces phénomènes monétaires. L'intervention des Pouvoirs Publics est, par suite, indispensable.

TITRE TROISIÈME

Le concours de l'État

L'Etat ne pouvait rester indifférent au sort de notre marine marchande. La nécessité d'un soutien de la part des Pouvoirs Publics est, d'ailleurs, reconnue par la plupart des personnes compétentes en matière maritime, bien que les opinions soient partagées quant à ses modalités.

Dès avant la guerre, certains soutenaient que le problème consisterait à enfermer notre vie économique dans une véritable autarcie, en la protégeant par des barrières douanières puissantes, par des interdictions d'importation et d'exportation et par le contrôle des changes. Or, si ces vues sont partiellement réalisables dans notre trafic avec nos territoires d'outre-mer, il n'en est pas de même dans nos relations avec les pays étrangers. Cette solution aurait pour effet de réduire le rôle de notre marine marchande au transport des seules cargaisons françaises, et de lui faire perdre l'appoint nécessaire des marchandises étrangères, en admettant même qu'elle fut économiquement possible.

En fait, l'Etat s'est contenté de formules moins catégoriques, qu'il a réalisé, d'ailleurs, sans plan d'ensemble, et qui visaient plus à rétablir une situation

déjà compromise, qu'à fournir à notre armement les moyens de se relever et de se développer. Toute son œuvre, empreinte d'une certaine timidité, a presque toujours été taxée d'insuffisance.

D'ailleurs, il faut remarquer que si l'utilité de ce soutien n'est pas contestable, il n'en est pas moins pernicieux pour l'armement de se sentir protégé de façon ouverte par les pouvoirs publics. La sûreté de l'appui provoque toujours chez l'assisté une tendance au moindre effort ; il a tendance à comprimer moins fermement ses dépenses administratives, techniques ou autres, lorsqu'il sent que l'Etat est disposé à lui apporter son aide.

Mettre l'armement à même de lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers, paraît être la meilleure formule ; mais sa réalisation se révèle ardue, lorsqu'il s'agit de déterminer, avec quelque exactitude, l'étendue des changes qui pèsent sur notre armement.

CHAPITRE PREMIER

L'aide financière

L'appui apporté par les Pouvoirs Publics à l'armement français s'est, en partie, traduit par une aide financière, destinée à favoriser la construction des navires et leur exploitation.

Malgré une expérience peu concluante tentée avant la guerre de 1914, les difficultés qu'a rencontré, au cours de l'après-guerre, notre armement dans sa lutte contre la concurrence internationale, ont incité le gouvernement à instituer de nouvelles mesures de protection, sous forme de crédit maritime et d'aide à l'armement libre.

Du fait que la marine marchande ne peut être l'objet d'aucune protection douanière, seule une intervention financière gouvernementale peut rétablir l'équilibre entre recettes et dépenses, lequel est compromis par les charges qui grèvent l'exploitation des navires en France.

A ce titre, l'appui financier de l'Etat, apparaît comme une nécessité, quelles que soient les difficultés qu'entraîne son application.

L'AIDE FINANCIÈRE

SECTION I

Les Primes

L'aide financière de l'Etat s'est manifestée une première fois, avant la Grande Guerre, par un régime de primes, destinées à compenser les charges qui pesaient sur nos armateurs, depuis l'assimilation des pavillons en 1866.

La crainte de représailles de la part de l'étranger, ayant fait abandonner toute tentative de retour au régime protectionniste antérieur, il apparut indispensable, au lendemain de la guerre de 1870, de s'orienter vers de nouvelles formes de protection. A cette fin, fut réunie en 1873, une commission, dont les travaux devaient servir de bases à l'élaboration du régime nouveau ; ses études ont montré, en particulier, la nécessité d'apporter une aide parallèle à la construction des navires et à la navigation, distinction qui devait se retrouver dans toute la législation sur les primes.

A. — *Loi du 29 janvier 1881.*

Cette loi institua deux ordres de primes, à la construction et la navigation. Les unes et les autres furent présentées, lors de la discussion du projet, comme des compensations ; les premières devaient restituer aux constructeurs les droits de douane payés par les matériaux importés pour la fabrication des navires ; les deuxièmes devaient tenir compte aux armateurs des charges qui leur étaient imposées pour le recrutement et le service de la marine militaire.

Tous les navires en déplacement bénéficiaient de la prime à la navigation, celle-ci étant fixée à

1 fr. 50 par tonneau de jauge et par 1.000 milles parcourus. Cette prime décroissait avec l'âge des unités, jusqu'à s'annuler au bout de la vingtième année pour les navires en bois, et de la trentième pour les navires en acier. Cette disposition favorisait les unités récentes, ce qui incitait les armateurs à renouveler leur matériel.

Enfin, il était prévu que seuls les bâtiments de construction française jouiraient de la prime entière, cette dernière étant réduite de moitié pour les unités construites à l'étranger.

La loi de 1881 produisit des effets appréciables. La part du pavillon français dans le mouvement général de nos ports qui s'était abaissé à 27,96 % en 1879, remonta à 34,07 % en 1883⁽¹⁾. Quant au tonnage construit, il manifesta une brusque croissance au cours des années 1881 à 1884.

Malheureusement, cette loi avait un caractère tout à fait provisoire, ses effets devant cesser en 1892. Aussi les armateurs, incertains de l'avenir, réduisirent-ils considérablement leur commandes dès 1886.

B. — *La loi du 30 janvier 1893.*

C'est seulement après une période de marasme et de ralentissement d'activité des chantiers que le Parlement se décida, en 1893, à voter une loi nouvelle, sensiblement plus favorable aux constructeurs que la précédente. Le montant des primes était augmenté. La navigation comportait des primes accordées à partir de la francisation des navires et pendant dix ans,

(1) Roux, *op. cit.*, p. 101.

ce dernier délai donnant toute garantie d'avenir aux constructeurs.

Dans le but de donner un plus grand essor aux chantiers français, la demi-prime, versée antérieurement, aux navires construits à l'étranger est supprimée. Cette disposition fut, à l'époque, vivement critiquée, et il semble à juste titre, les chantiers n'étant pas en mesure de faire face à l'ensemble des commandes nationales.

Mais la disposition de la loi qui fut l'objet des plus vives polémiques, fut certainement celle, qui attribuait une prime plus élevée aux voiliers qu'aux vapeurs, afin d'encourager une navigation, qui constituait une meilleure école pour les marins. L'exploitation des voiliers devenant très avantageuse, de nombreux capitaux furent engagés dans leur construction ; on put assister, alors, à un réveil éphémère de la navigation à voile, dans le seul but de « cueillir des primes ». Ainsi, le législateur, par une disposition de loi, allait à l'encontre de l'intérêt général, qui commandait, au contraire, de favoriser le développement de la navigation à vapeur, dans laquelle notre pays se trouvait très en retard par rapport aux autres nations maritimes.

Les primes, allouées dans ces conditions, constituèrent un véritable gaspillage des deniers publics. La loi de 1893 fut loin de produire les effets attendus, malgré l'importance de la contribution de l'État.

C. — *La loi du 7 avril 1902.*

Devant l'inquiétude des milieux maritimes, fut réunie, en 1897, une commission extra-parlementaire, qui

préconisa, dans une certaine mesure, le retour au système de la loi de 1881.

Une allocation fut attribuée aux navires, de construction étrangère, navigant sous pavillon français, qui reçoivent une « compensation d'armement », calculée par tonneau de jauge et par jour d'armement. Quant aux navires français construits en France, ils bénéficiaient d'une prime à la navigation fixée d'après le tonnage de jauge et par 1.000 milles parcourus.

La grande innovation de cette loi consistait dans l'attribution, aux navires de construction étrangère, d'une prime tout à fait spéciale. Calculée par jour d'armement administratif et non pas en fonction du parcours du navire, elle favorisait les armateurs qui avaient besoin de tonnage d'une façon discontinue.

La prime à la navigation allouée aux navires français excédait d'environ $1/3$ la compensation d'armement pour des bâtiments de tonnage moyen, et de $1/4$ pour des unités de fort tonnage⁽²⁾. Elle faisait donc prime à la construction en France, dans la mesure où elle dépassait le bénéfice de la compensation d'armement.

Mais la limitation du tonnage qui pouvait en bénéficier, ainsi que celle des crédits affectés, constituait le principal défaut de la loi. Aucune corrélation n'avait été établie entre ces deux limites, de telle sorte que le crédit, fixé à 150 millions, était insuffisant pour permettre de prendre rang aux seuls

(2) VERNEAUX, *L'Industrie des Transports Maritimes au XIX^e et XX^e siècle*, t. I. p. 91.

300.000 tonneaux de navires à vapeur de construction française prévus ⁽³⁾.

La loi, qui devait durer douze ans, fut suspendue au bout de deux.

D. — *La loi du 19 avril 1906.*

Cette loi fut mise en vigueur pour remédier à l'échec rapide de la précédente. Dernière venue, elle allait bénéficier des observations qu'avait suggéré le fonctionnement des trois précédentes.

Elle établit deux modes distincts de protection, l'un relatif à la construction et l'autre à la navigation. La première avait pour but de permettre au constructeur français de vendre le navire au prix du marché international ; aussi, devait-elle compenser les droits de douane que supportaient les matériaux de construction, et tenir compte de la situation défavorable de nos chantiers par rapport à ceux de l'étranger.

Toutefois, pour éviter que les marines étrangères ne profitent, au détriment de notre flotte, des mesures financières prises par l'Etat, la loi prévoyait que 3/10 de la prime ne seraient payés qu'après la première année suivant la francisation. Les navires destinés à une flotte étrangère entraînaient donc la perception de 7/10 seulement de la prime.

La prime à la navigation, destinée à atténuer les charges pesant sur l'exploitation des navires en France, portait le nom de compensation d'armement. Elle était accordée par tonneau de jauge brute et par jour d'armement administratif, à condition que le navire

(3) VERNEAUX, *op. cit.* t. p. 95.

justifie d'un certain parcours quotidien ; elle variait selon la vitesse du bâtiment et le mode de propulsion. Il était prévu que le taux de la compensation était réduit à 10 %, lorsque les marchandises transportées ne représentaient pas en tonneaux la moitié de la jauge nette du navire, sur la moitié du parcours.

Elle était attribuée sans considération d'origine nationale ou étrangère ; mais, dans ce dernier cas, les navires, pour en bénéficier, devaient avoir été francisés moins de deux ans après leur construction.

Cette loi est mieux conçue que les précédentes. Le législateur n'a pas cherché à favoriser telle ou telle branche de l'activité maritime ; il a voulu seulement placer l'armement français dans des conditions sensiblement équivalentes à celles de ses rivaux étrangers, lui laissant le soin de faire l'effort nécessaire pour triompher.

Mais pour que cette loi remplisse parfaitement son rôle compensateur, s'il eut fallu que le taux des primes soit modifié en même temps qu'augmentaient les changes imposées aux navires français. Or, il n'en a pas été ainsi.

Néanmoins, les résultats de la loi de 1906 ont été bons dans l'ensemble. En 1914, la flotte avait augmenté de 25 % et son matériel s'était renouvelé. Il faut, d'ailleurs, constater que cette période a été marquée par un développement des flottes commerciales étrangères bien plus important que celui de la nôtre.

Prévue pour durer dix ans, la loi de 1906 fut prorogée en 1915, et cessa de s'appliquer en 1918.

D'une façon générale, le système des primes a été vivement critiqué. On lui a reproché de ne pas avoir permis le développement de notre marine marchande à une cadence analogue à celle des marines anglaises ou allemandes. Il aurait assoupi l'énergie de nos armateurs, qui comptaient sur la prébende officielle pour couvrir leurs déficits d'exploitation.

En fait, pour savoir si ce remède a été efficace, il faudrait connaître quel aurait été l'état de notre flotte en l'absence de toute protection ; et on a pu remarquer, que des symptômes de dépression apparaissaient, chaque fois, que la protection officielle était sur le point de cesser.

SECTION II

Le Crédit Maritime

Si, en 1918, la loi de 1906 n'a pas été renouvelée, ce n'est pas seulement en raison des circonstances qui détournaient les attentions vers d'autres buts, mais surtout parce que nos chantiers se consacraient en presque totalité à la marine militaire.

Dès la fin des hostilités, les demandes de tonnage se révélèrent considérables, en raison des ravages causés par la guerre sous-marine et de l'extrême réduction des stocks européens. Il en résulta une hausse démesurée du prix de vente des navires, qui provoqua un essor sans précédent de la construction navale.

Mais cette prospérité ne devait être qu'éphémère. La crise de 1921 fit baisser les frets et, par contre-coup, le prix de vente des unités. La production des chantiers se ralentit, et ne tarda pas à tomber à un niveau très inférieur à celui qu'aurait exigé le renouvellement normal de notre flotte. La moyenne des

commandes de l'armement français du 1^{er} janvier 1923 au 1^{er} janvier 1927 tomba à 43.000 tonnes, alors que 150.000 tonnes auraient été nécessaires pour permettre à notre flotte de conserver son tonnage. La situation de nos constructions navales était, à ce point de vue, bien plus désavantageuse qu'avant la guerre, notre production annuelle se montant alors à 90.000 tonnes ⁽⁴⁾.

L'aide de l'Etat devenait indispensable, si l'on voulait éviter une décadence rapide de notre marine marchande. Une commission extra-parlementaire, réunie dans ce but, expliqua l'insuffisance des commandes par les difficultés, qu'éprouvait l'armement à se procurer des crédits à des taux non prohibitifs, et conclut à la nécessité d'instituer un régime de crédit maritime fondé sur l'hypothèque maritime.

Ce fut l'objet de la loi du 1^{er} août 1928, qui s'inspira de deux idées : procurer des fonds à l'armement français, et les mettre à sa disposition dans des conditions sensiblement équivalentes à celles dont bénéficiaient ses concurrents à l'étranger.

Aux termes d'une convention passée avec l'Etat et ratifiée par la loi ci-dessus, le Crédit Foncier de France, accepta de consentir, pendant cinq ans, des prêts de 200 millions par an. Ces prêts, garantis par une hypothèque de premier rang, étaient accordés pour une somme correspondant à la moitié de la valeur vénale du navire.

Afin de placer l'armement français dans la mesure du possible, sur un pied d'égalité avec ses concurrents étrangers, la loi prévoyait en sa faveur desalloca-

(4) AKAR, *op. cit.*, p. 163.

tions d'intérêt, permettant de réduire de moitié le taux d'intérêt à la charge de l'emprunteur, à condition que ce taux ne soit pas inférieur à 4 %.

Ces avantages étaient réservés aux commandes exécutées sur chantiers français. Deux exceptions, toutefois, étaient admises à ce principe : 40 millions, par an, étaient prévus pour la construction ou l'achat à l'étranger de navires de moins de dix ans, disposition assez heureuse, qui permettait à l'armement de se procurer des bâtiments intéressants dans des conditions avantageuses. D'autre part, la convention autorisait les armateurs à faire construire à l'étranger, s'il était démontré que les prix français étaient par trop supérieurs aux prix mondiaux.

Aux termes de cette loi, certains dégrèvements étaient accordés pour alléger les charges de la construction navale. Les produits bruts, entrant dans la construction des navires, étaient admis en franchise ; de plus, l'assimilation des navires à des marchandises exportées, permettait aux contrats de constructions navales d'être exonérés de la taxe sur le chiffre d'affaires.

Telles furent les principales dispositions de cette loi, qui devait demeurer, malgré de nombreuses modifications, la base de notre législation en cette matière.

Mais cet appui financier, si important qu'il fut, n'a pas permis de faire renaître l'activité de nos chantiers, autant qu'on l'avait espéré. Leur capacité de production s'était, en effet, sensiblement accru depuis la guerre, alors que le nombre des commandes se maintenait à un niveau toujours très bas. Les chiffres fournis par M. René Coty, dans un rapport dé-

posé le 27 novembre 1930, sur le bureau de la Chambre, sont particulièrement éloquents⁽⁵⁾. Selon lui, « la capacité de production de nos chantiers s'est accrue d'environ 50 % si bien que le rapport de la production à la capacité de production qui, de 1910 à 1914, était d'environ 75 %, est tombé à 26,7 % ».

D'autre part, l'écart qui subsistait entre le prix de construction des cargos en France, et leur prix international, défini par celui du marché anglais, n'incitait pas les armateurs à faire appel à nos chantiers. Cet écart, d'après M. René Coty, variait de 19,5 % à 24,6 %, de novembre 1928 à octobre 1929, et atteignait 30 à 33 % en 1930. Le coût élevé de notre production navale s'expliquait facilement par l'impossibilité de produire en série, le défaut de continuité et le manque d'homogénéité du travail, conséquences de l'insuffisance et de l'irrégularité des commandes. Enfin, les charges douanières et fiscales constituaient, pour nos chantiers, un handicap sérieux.

L'amélioration des conditions du crédit maritime constituait un moyen de rétablir l'équilibre entre les prix de la construction française et étrangère. Ce fut l'objet de plusieurs lois successives en 1929, 1931, 1932. Le minimum du taux d'intérêt à la charge de l'armateur fut abaissé à 3 %, puis, pour les cargos à 2 %. Le montant annuel des prêts du Crédit Foncier fut élevé de 200 à 250 millions et des allocations de vitesse furent prévues pour les paquebots dépassant 22 nœuds et pour les cargos dépassant 14 nœuds.

Le Crédit Maritime, tel qu'il était prévu par la loi

(5) voir Circulaire n° 1435 du Comité Central des Armateurs de France.

du 1^{er} août 1928, ne devait durer que cinq ans; aussi fallut-il une loi nouvelle, le 26 juillet 1933 pour en proroger les effets pour une nouvelle période de quatre ans. Cette dernière loi étendit le prêt aux transformations des appareils évaporatoires et du système de chauffe, ainsi qu'aux améliorations représentant une dépense d'au moins 400 francs par tonneau de jauge brute. Ces dispositions, qui encourageaient les armateurs à moderniser leurs unités, étaient justifiées, à cette époque, par le ralentissement de l'utilisation du crédit maritime, en raison de la surabondance du tonnage, qu'entraînait la crise mondiale.

En 1937, un sixième avenant à la convention passée en 1927, entre l'Etat et le Crédit Foncier, prolonge le régime du crédit maritime pour une autre période de trois années. La loi du 22 juillet 1937, approuvant cette convention, décide que le montant maximum des emprunts que peuvent contracter les propriétaires de navires sera tel que la somme totale des allocations annuelles correspondant aux emprunts contractés pendant chacune des trois années, à compter du 1^{er} août 1937, ne dépassera pas, en moyenne, 4 millions de francs. En outre, l'allocation accordée pour la vitesse est limitée à 1.500.000 francs pour la même période de trois années.

Or, cette dotation s'est révélée insuffisante pour assurer le renouvellement normal de notre flotte étant donné qu'elle a été épuisée au bout de huit mois du premier exercice expirant le 1^{er} août 1938; aussi, un décret-loi du 2 mai 1938, porta les dotations de 4 millions et de 1.500.000 francs à 20 et 10 millions respectivement, ce qui pouvait permettre aux armateurs de faire construire, en France, au prix interna-

tional, un tonnage total de 600.000 tonneaux jusqu'au 1^{er} août 1940 ⁽⁶⁾.

Depuis sa création, le régime du crédit maritime a apporté une aide importante. à la marine marchande, car les seuls résultats de l'exploitation des navires ne pouvaient permettre à l'armement de renouveler son outillage, ainsi que le démontre M. Jacques Marchegay, dans son rapport à l'assemblée annuelle du Comité Central des Armateurs de France, en 1939.

Il s'exprimait ainsi: « Notre enquête a révélé qu'entre 1927 et 1936, l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation avait été en moyenne, par tonneau de jauge brute et par an, de 67 francs. C'est avec cette somme que les entreprises auraient dû faire face aux amortissements, aux provisions nécessaires, aux charges du capital obligataire et, éventuellement, à la rémunération des actions. L'insuffisance de ce solde est montré par le raisonnement suivant: supposons que la moyenne de 67 francs reste exacte pendant vingt ans, période normale d'utilisation d'un navire. Supposons que l'armement français ait affecté à la reconstitution de son tonnage, la totalité du solde bénéficiaire ainsi dégagé. Il aurait eu à sa disposition, au bout de vingt ans, 1.340 francs par tonneau. pour reconstruire un tonnage, dont le prix d'achat, si on fait une moyenne entre le coût des paquebots et des cargos, est d'environ 8.000 francs par tonneau. C'est dire que le solde positif de l'exploitation a été inférieur de six fois à ce qui était nécessaire. C'est dire, en même temps, que cette reconstitution s'avère d'autant plus difficile, qu'il s'agit de

(6) *Journal de la Marine Marchande* du 5 juillet 1939.

trouver, pour l'assurer, les capitaux que l'exploitation normale des navires n'a pas permis de mettre en réserve ⁽⁷⁾ ».

Le régime du crédit maritime a donc été pour la marine marchande d'une utilité incontestable. Il lui a fourni des capitaux, qu'elle aurait été dans l'impossibilité de se procurer par ailleurs.

SECTION III

L'aide à l'Armement libre

La guerre de 1914 avait clairement démontré qu'il avait été plus coûteux de louer un navire étranger durant quelques mois, au cours des hostilités, que de le faire construire en temps de paix. Il avait fallu, en effet, payer des sommes colossales pour acquérir des bâtiments vétustes ou mal construits qui s'étaient révélés inexploitablement lors du retour de la paix. La France, en se procurant du tonnage hors de ses frontières, avait, en outre, favorisé le développement de flottes étrangères, qui sont ses concurrents directs sur mer.

Dans ces conditions, il aurait pu sembler que le gouvernement, averti des erreurs passées, porterait dans l'après-guerre, toute son attention aux problèmes de la marine marchande, et aurait pris des mesures pour lui permettre de lutter à armes égales sur le marché mondial. Or, si l'on excepte les allocations versées aux compagnies de navigation subventionnées, qui ne sont autres que le prix d'un service rendu, on constate que rien n'a été fait, lors de la fin des hostilités, pour relever notre marine marchande, et lui don-

(7) *Journal de la Marine Marchande* du 16 mars 1939.

ner la place que justifiait notre puissance impériale.

Il a fallu attendre neuf ans, avant que le législateur, pressentant la ruine prochaine de notre flotte, se décide à instituer le régime du crédit maritime, et c'est seulement six ans plus tard, en 1934, qu'il a manifesté son aide à l'armement libre. Ainsi, pendant quinze ans, notre marine marchande, qui supporte de lourdes charges inhérentes à notre économie, a subi son sort sans aucun soutien. Comment s'étonner, dans ces conditions, de la situation désastreuse dans laquelle se trouvait notre flotte.

Nos compagnies de navigation avaient pourtant connu une belle période, de 1914 à 1917, avant sa réquisition par l'Etat, puis en 1919 et 1920. Mais ces profits avaient fondu de façon régulière, dans les années qui ont suivi, par suite de la hausse constante des prix intérieurs et des difficultés grandissantes du trafic dues à l'accroissement de la concurrence internationale. La marine marchande française, durant cette période, a vécu, mais elle ne s'est pas développée.

La crise économique mondiale allait aggraver sa situation. En même temps que les frets baissaient, une politique d'économie fermée se substituait, au libre échange, dans tous les pays, les uns après les autres. Les contingentements, les barrières douanières eurent pour conséquence immédiate la réduction du mouvement maritime. La chute de la livre, en 1931, constitua, à son tour, un nouvel élément déprimant. Le tonnage désarmé monta rapidement, atteignant 1.092.000 tonneaux au 1^{er} septembre 1932⁽⁸⁾.

(8) AKAR, *op. cit.*, p. 199.

L'aide de l'Etat s'avérait indispensable, et les esprits se laissèrent convaincre de sa nécessité.

Le 10 novembre 1932, M. Tasso, président de la Commission de la Marine Marchande de la Chambre, déposa un projet de loi tendant à l'aide à l'armement libre. Mais, c'est seulement le 12 juillet 1934, c'est-à-dire plus d'un an et demi après, que ce projet après avoir subi quelques modifications fut voté par le Sénat. Ainsi, l'extrême lenteur des travaux parlementaires apportait un retard supplémentaire à cette aide, pourtant reconnue urgente.

Aux termes de cette loi, dite loi Tasso, les entreprises armant des navires marchands sous pavillon français, au long cours, au cabotage, à la navigation côtière, reçoivent une allocation calculée d'après le tonnage de jauge brute totale du navire, le salaire du personnel navigant et, dans certains cas, de la vitesse des navires. Leur bénéfice est strictement réservé aux armateurs, dont les Etats-Majors et les équipages sont entièrement composés de français. Des dérogations peuvent, d'ailleurs, être accordées dans des conditions déterminées, cette atténuation, étant indispensable pour permettre l'emploi de la main-d'œuvre coloniale.

Il est prévu, en outre, que seuls peuvent en bénéficier les navires ayant leur port d'attache en France, en Algérie et dans les vieilles colonies.

Dans le but de favoriser la construction navale française, la loi précise que toute entreprise d'armement, qui aura perçu, pour une année, un montant total d'allocations au tonnage et à la vitesse supérieur à 1 million, devra obligatoirement en remployer 20 % à la construction de navires sur des chantiers

français, dans un délai de cinq ans. Ce remploi peut, d'ailleurs, servir à des transformations de navires ou au remplacement d'appareils, sous réserve que ces transformations ou remplacements soient effectués en France et que les appareils soient de construction française ; cette obligation est sanctionnée par le reversement au Trésor d'une somme égale à celle qui n'aurait pas été remployée. Il est précisé, en outre, que les bâtiments appartenant à une ligne subventionnée par l'Etat, sont exclus du bénéfice de la loi.

Le financement de cette loi fut réalisé au moyen d'un relèvement de 4 % des droits de douane, mesure très heureuse, qui a permis d'apporter à la fois une protection supplémentaire à nos industries terrestres, et une aide certaine à notre marine marchande. Cette dernière, qui s'est élevée à 90 millions en 1935, et à 81 millions en 1936, s'est, pourtant, révélée nettement insuffisante et n'a pas fourni à notre armement l'appui massif dont il aurait eu besoin pour se reconstituer⁽⁹⁾. Prévue, tout d'abord, pour deux ans, cette loi a été prorogée jusqu'au 31 décembre 1936, puis, d'année en année, jusqu'au 31 décembre 1938.

Mais les graves événements sociaux de 1936, qui bouleversèrent la vie économique française, devaient avoir une incidence particulièrement vive sur la situation de notre marine, et mettre l'Etat dans l'obligation de faire un nouvel effort en faveur de l'armement. Ce fut l'objet de la loi du 18 août 1936. L'exposé de ses motifs déclare expressément que l'armement étant « lié par les conditions du marché international des frets se trouve actuellement dans l'impossibi-

(9) AKAR, *op. cit.*, p. 203.

lité » de compenser par « des augmentations suffisantes de recettes » le coût de ces lois sociales.

Cette dernière loi prévoit le versement aux compagnies, d'allocations égales aux suppléments des dépenses de personnel qui résultent des accords collectifs entre les entreprises de navigation et leur personnel.

Elle s'applique aussi bien à l'armement libre qu'aux compagnies de navigation subventionnées. Les charges budgétaires, qui sont de 110 millions, sont réparties à raison de 50 pour le premier et de 60 pour les deuxièmes, ces chiffres constituant des maxima.

Le terme d'application de cette mesure qui avait d'abord été fixé au 31 décembre 1936, fut reporté par la loi de finance au 31 mars 1937. Elle ne fut pas renouvelée.

Cette loi apparaît donc, dans notre législation, comme une mesure compensatrice, qui a permis d'atténuer, un moment, le poids des charges sociales. Mais, elle, non plus, n'a pas apporté l'appui qu'il aurait fallu pour le renouvellement de notre flotte marchande.

Les conséquences redoutables des erreurs de l'après-guerre devaient apparaître dans toute leur ampleur ; le tonnage marchand français diminuait, d'année en année, de façon régulière et progressive. Après s'être élevé à 3.613.000 tonnes en 1931, il s'était abaissé à 3.112.000 en 1935, et à 2.957.000 en 1937 ⁽¹⁰⁾. D'autre part, l'âge moyen des navires qui restaient, augmentait chaque année, faute d'apports nouveaux. La reconstitution générale de notre flotte devenait indispensable, si l'on voulait éviter sa ruine définitive.

(10) *Annuaire de la Marine Marchande.*

Deux mesures furent prises simultanément, dans ce but, sous la forme de deux décrets-lois du 2 mai 1938, le premier relevant dans de fortes proportions les dotations du crédit maritime, le second prorogeant le régime d'aide à l'armement libre jusqu'au 31 décembre 1940. Cette dernière disposition permettait d'assurer une certaine sécurité à l'armement, tout en l'incitant à accomplir de son côté un effort important dans la rénovation de notre flotte.

En contre-partie, le décret-loi d'aide à l'armement libre invite les armateurs à recourir, dans toute la mesure du possible, aux chantiers français pour la réparation de leurs navires ; il prévoit, d'ailleurs, la création d'une commission chargée d'examiner les abus qui lui seraient signalés à ce sujet, le ministre de la marine marchande pouvant prendre des sanctions allant jusqu'à la radiation temporaire de la liste des bénéficiaires de la loi du 12 juillet 1934.

La nécessité du rajeunissement de la flotte française se faisait sentir, chaque jour davantage, à mesure que s'amplifiaient les risques de guerre en Europe. Mais son renouvellement ne pouvait être réalisé uniquement par les constructions neuves, car les chantiers étaient, en 1939, encombrés par les commandes de la Marine Militaire. Aussi, des achats à l'étranger s'avéraient indispensables.

A cet effet, un décret du 21 avril 1939, prévoit que certains navires, achetés d'occasion ou commandés à l'étranger, seraient bénéficiaires de la loi de 1934. D'autre part, pour engager les armateurs à accomplir un effort en vue du rajeunissement de leur flotte, les effets de cette loi sont prorogés jusqu'au 31 décembre 1950.

D'ailleurs, le droit à l'allocation devait être suspendu pour les navires à bord desquels les conditions de travail fixées par les lois ou règlements en vigueur ne seraient pas intégralement appliquées.

Ainsi, le régime de ce décret tranchait avec les mesures fragmentaires qui avaient été prises depuis cinq ans, en faveur de la marine marchande. Si la guerre n'était pas intervenue, il aurait pu être un facteur important de la reconstitution de notre flotte de commerce.

En conclusion, jusqu'à ce dernier décret, l'aide à l'armement libre, s'est révélée insuffisante. Ses allocations étaient, en général, inférieures à la seule charge du régime de la semaine des 40 heures. En valeur-or, elles étaient inférieures de moitié aux compensations d'armement dont bénéficiaient notre marine marchande en 1913. Elles ne compensaient même plus les facteurs défavorables économiques et géographiques, qui justifiaient à eux seuls toutes les lois de primes à la navigation qui avaient été votées depuis 1881. A plus forte raison, ne permettaient-elles pas de faire les provisions nécessaires à la reconstruction de notre tonnage ⁽¹¹⁾.

(11) *Journal de la Marine Marchande* du 16 mars 1936.

CHAPITRE II

Les Transports réservés

La protection que l'Etat accorde à notre armement se traduit également par des mesures directes prises à l'encontre du pavillon étranger, principalement dans le trafic franco-colonial.

L'Ancien Régime avait instauré un régime rigoureux, inspiré par Colbert, connu sous le nom de Pacte Colonial, qui comportait l'interdiction de tout commerce entre les colonies et l'étranger. Les colonies ne pouvaient s'approvisionner ailleurs que dans la métropole, et leurs produits étaient réservés au marché métropolitain. Le transport de ces marchandises était effectué exclusivement par navires français.

Le Pacte Colonial n'était pas seulement un système protectionniste de la navigation nationale, mais constituait un régime économique tout entier qui était conçu à l'avantage unique de la métropole. L'ampleur de ses dispositions, leur caractère rigoureux, ne lui a pas permis de se maintenir sans modifications. Nombreuses ont été les dérogations apportées par des édits successifs. Ainsi, dès 1768, les habitants de la Guyane reçurent l'autorisation de commercer avec l'étranger pendant une durée de douze ans, privilège qu'ils conservèrent pendant longtemps.

Sous la révolution, l'Acte de Navigation du 21 septembre 1793 maintint le même principe qui, après quelques dérogations au cours des guerres de la Révolution et de l'Empire, devait constituer la charte de nos transports coloniaux jusqu'en 1861.

A cette date, ce régime fut assoupli. Aux interdictions d'alors, furent substituées des surtaxes de pavillon, qui frappaient les navires étrangers se livrant, soit à l'intercourse entre la France et ses colonies, soit au commerce entre ces dernières et l'étranger. Enfin, la loi du 19 mai 1866, abolit toute différence de traitement entre navires français et étrangers, et par là même introduisit une concurrence redoutable dans un domaine, jusque là, entièrement réservé à notre armement.

Depuis cette époque, l'affaiblissement progressif de notre marine s'est répercuté de façon dangereuse sur notre trafic colonial, dont une grande partie a passé sous pavillon étranger. Aussi, une tendance s'est-elle manifestée, sans tarder, pour un retour à une solution moins libérale. Des lois successives ont progressivement accru le champ de la navigation réservée à notre flotte marchande.

Le monopole de pavillon entre la France et l'Algérie, des avantages dans les transports avec les autres colonies et les protectorats constituent les bases du système actuel.

SECTION I

Le Monopole de Pavillon

L'Acte de Navigation avait instauré une forme nouvelle de protection de la marine marchande en réservant le cabotage au pavillon français. Il s'exprimait

ainsi : « Les bâtiments étrangers ne pourront transporter d'un port français, à un autre port français aucunes denrées, productions ou marchandises des crus, produits ou manufactures de France, colonies ou possessions de France », sous peine de « confiscation des bâtiments et cargaisons et de trois mille livres d'amende ».

Ce privilège, qui n'a pas été aboli par la loi de 1866, a été conservé jusqu'à l'heure actuelle. Mais depuis 1889, il a reçu une extension considérable du fait de l'établissement d'un monopole de droit pour les relations maritimes entre la France et l'Algérie. Ainsi, depuis un demi-siècle, l'armement français dispose, en toute certitude, d'un fret qui grandit parallèlement au développement économique de l'Afrique du Nord.

L'importance de l'avantage consenti à notre marine par ce monopole est mis en évidence par le chiffre des passagers transportés, qui a atteint 451.000 en 1938, sur les trois lignes d'Alger, d'Oran et de Bône-Philippeville, approchant ainsi des totaux de passages entre l'Europe et les Etats-Unis⁽¹⁾.

Toutefois, ce régime n'a pas été ménagé par les critiques des usagers algériens. Ces derniers ont longtemps reproché aux compagnies, de profiter de leur monopole pour maintenir en service des unités vétustes, inaptées à soutenir la concurrence internationale.

Si ce reproche a pu présenter quelque vérité au lendemain de la Grande Guerre, il n'en est plus de

(1) H. CANGARDEL, *Journal de la Marine Marchande* du 16 octobre 1941.

même depuis une dizaine d'années. Depuis 1930, un très gros effort a été entrepris par les compagnies postales pour donner satisfaction à leur clientèle algérienne. Des paquebots modernes ont été mis en service : « *Ville d'Alger* », « *Ville d'Oran* » par la Compagnie Générale Transatlantique, « *El Kantara* », « *El Mansour* », « *El Djezair* » par la Compagnie de Navigation Mixte. La flotte de charge, elle aussi, a été modernisée par l'adjonction de cargos rapides, permettant les transports de primeurs dans de meilleures conditions qu'auparavant.

Beaucoup d'algériens accusent également ce système de permettre le maintien de frets supérieurs à ceux du marché mondial. Cet argument, non plus, ne résiste pas à une étude minutieuse des faits.

La liberté d'établissement des frets n'est pas la règle générale sur les lignes d'Algérie. Il en est ainsi pour les paquebots du type « Gouverneur » qui ont été construits par l'Etat et affretés par les Compagnies Postales. Les chartes-parties de 1928, relatives à leur location, prévoient que les prix de transport des primeurs, des autos et des passagers sont fixés par une commission qui siège au ministère de la marine marchande. Celle-ci autorise les augmentations de tarifs, en tenant compte d'une formule basée sur les indices du prix du mazout, du coût de la vie à Marseille, et du salaire des marins. Or, c'est un fait que les compagnies ne relèvent pas leurs tarifs dans la mesure où le leur permettrait l'indice. Ainsi, en 1938, alors que ce dernier accusait une hausse de 62 % par rapport à 1935, les majorations appliquées ont été seulement de 50 à 60 % pour les passages, et de 50 % pour les primeurs. D'ailleurs, cette hausse

de 62 %, qu'autorisait l'indice, était sensiblement inférieure à l'augmentation des charges d'exploitation, qui avaient atteint 115 % en 1938 ⁽²⁾.

En ce qui concerne les marchandises dont les tarifs n'ont pas été fixés par les charte-parties, il faut noter l'intervention du Comité Consultatif des Transports Nord-Africains dans le sens de la limitation de la hausse.

Les frets et les passages d'Algérie ne sont pas supérieurs aux tarifs étrangers correspondants à des parcours analogues, ainsi que le démontre M. Cangardel, en comparant les prix de passages de Marseille-Alger, en 1938, avec ceux de la Royal Mail Ltd, qui effectuait un service Newcastle-Bergen avec des unités semblables à « *Ville d'Alger* », la longueur de la ligne étant identique.

ALLER (1^{re} classe) :

Newcastle - Bergen	£ 5.10 = 970 fr.
Marseille - Alger	850 fr.

ALLER ET RETOUR (1^{re} classe) :

Newcastle - Bergen	£ 11 = 1.940 fr.
Marseille - Alger	1.530 fr.

Comme on le remarque, la différence est encore accentuée pour le tarif d'aller et retour, qui ne comporte aucune réduction sur la ligne norvégienne. Il n'est pas inutile de noter, de plus, que cette dernière était l'objet d'une subvention de 9 millions par an.

D'ailleurs, le montant du fret Algérie-France ne représente qu'une partie infime du prix de revient

(2) H. CANGARDEL, (Journal de la Marine Marchande du 20 juillet 1939.

des marchandises ; c'est ainsi, qu'en 1938, le fret Alger-Marseille pour un quintal d'oranges ne dépassait pas 14 fr. 30, alors que les frais encourrus par cette marchandise jusqu'à son arrivée aux halles de Paris, se montaient à 256 fr. 36. Or, ces oranges, étant vendues 400 francs, le montant de leur transport par mer restait inférieur à 3,60 % de leur prix de vente ⁽³⁾.

Par suite, c'est bien à tort que nombre d'algériens accusent le monopole de pavillon de grever lourdement leurs frais d'expédition sur la métropole.

Ce régime est aujourd'hui admis par nos populations algériennes, qui ne comprendraient pas que des lignes concurrentes étrangères s'installent sur ce trafic. Il n'est pas défavorable à l'Algérie, en ce sens qu'il la protège contre les hausses excessives des frets, consécutives aux mouvements de baisse de notre monnaie. Il assure à notre marine marchande un fret abondant et certain, qui ne lui est pas disputé par une implacable concurrence étrangère.

SECTION II

La Protection du Pavillon

Les avantages procurés à notre flotte par le monopole de pavillon entre la France et l'Algérie avaient déterminé, dès avant la Grande Guerre, un mouvement d'opinion en faveur de l'établissement d'un régime analogue dans nos transports avec nos colonies et protectorats. Mais on craignait que l'institution d'un monopole avec ces pays n'entraîne, de la part

(3) Exemple cité par M. Cangardel. (*Journal la Marine Marchande*. 20 juillet 1942).

des gouvernements étrangers, des mesures de rétorsion qui auraient frappé notre armement sur les grandes voies internationales.

Depuis la Grande Guerre, des efforts sérieux ont été tentés, en vue de ramener sous pavillon français une partie du trafic colonial qui nous échappait. Ces mesures se sont limitées à l'adoption de dispositions spéciales à une colonie ou à un produit déterminé. Adaptées au caractère particulier de chaque transport, elles se sont, en général, révélées efficaces.

§ 1. — Régimes préférentiels

L'établissement d'un monopole de pavillon sur les lignes des protectorats de Tunisie et du Maroc, étant hors de question, du fait du régime politique de ces pays, le gouvernement a utilisé un moyen détourné pour assurer une partie de leur fret à notre marine marchande.

A cet effet, le code douanier du 26 décembre 1934, qui prévoit un système de droits de douane préférentiels pour les produits tunisiens et marocains, subordonne l'octroi de ces facilités au transport sous pavillon français. Il autorise l'entrée en franchise, en France, de 550.000 hectolitres de vin et de 12.000 hectolitres d'alcool par an, et fait bénéficier les autres articles de provenance tunisienne des droits les plus favorables perçus sur les produits similaires étrangers. Des dispositions analogues sont en application avec le Maroc, ce même code admettant en franchise de très nombreux articles provenant de la zone française de l'Empire Chérifien, et accordant aux autres le bénéfice du tarif minimum. Mais ne peuvent profiter de ces faveurs que les marchandises

importées par navires français. Il faut préciser, d'ailleurs, que leur transport sous pavillon tunisien ou marocain suivant le cas, entraîne, pour elles, les mêmes avantages.

Il aurait donc pu sembler que ces mesures inciteraient les exportateurs coloniaux à charger presque uniquement sur des navires français. Or, les statistiques montrent qu'en 1937, 64,85 % seulement des importations tunisiennes, et 77,75 % des importations marocaines ont utilisé notre pavillon ⁽⁴⁾.

Ces chiffres montrent que la réduction des droits de douane ne compense pas les avantages que retirent les producteurs à confier certaines de leurs expéditions aux bâtiments étrangers. Le *tramping* étranger s'est, en effet, assuré, comme nous le verrons plus loin, une place importante dans les transports de marchandises pondéreuses, telles que phosphates et minerais, exportés vers la métropole par nos deux protectorats.

§ 2. — Droits de préférence

Un certain nombre d'actes législatifs ont contraint, depuis la Grande Guerre, les Services de l'Etat, les Etablissements Publics et d'utilité publique à utiliser le pavillon français dans leurs transports avec nos colonies et protectorats.

Il était, en effet, anormal de voir des services publics, confier leurs expéditions à des marines étrangères, alors que la France subventionnait, à grands frais, plusieurs de nos armements.

Une loi fut donc mise en application le 9 août 1921,

(4) H. CANGARDEL, (Journal de la Marine Marchande du 14 mai 1942).

afin d'assurer un droit de préférence à notre marine. Elle s'exprime ainsi : « Un droit de préférence est réservé aux navires battant pavillon français, pour le transport, soit de cargaisons destinées à l'Etat, ou à des Etablissements Publics, ou d'utilité publique, ou aux concessionnaires de services publics, soit des cargaisons leur appartenant, soit des cargaisons livrées à la France par l'Allemagne en exécution du Traité de Paix ».

Mais l'insuffisance de nos services sur plusieurs lignes coloniales et nos taux de fret souvent plus élevés, nécessitèrent des dérogations nombreuses qui enlevèrent à cette loi une grande partie de son intérêt.

Un décret du 28 janvier 1922 limite l'utilisation d'un navire français au cas où il permet d'obtenir des conditions équivalentes à celles qui résulteraient de l'emploi d'un navire étranger. Puis, une circulaire du 1^{er} juillet 1922 réduit encore le champ d'application de la loi, en donnant une définition restrictive du mot cargaison. Elle déclare que « les dispositions en question ne concernent, à proprement parler, que les cargaisons ; dès lors, elles ne s'appliquent pas aux transports de peu d'importance ». Un grand pouvoir d'appréciation est laissé aux intéressés, car la circulaire ajoute : « Quand à la question de savoir dans quel cas un transport rentre dans la catégorie de ceux visés par les dites dispositions, elle ne peut être résolue par les autorités intéressées que suivant chaque espèce. Aucune règle de principe ne peut être formulée à cet égard, en raison de la diversité des circonstances, dans lesquels les transports seront effectués ».

Bien que limitée dans son application, la loi de 1921, n'en présentait pas moins une grande importance pour notre marine, à laquelle elle a fourni un fret rémunérateur. Des circulaires ministérielles étaient, d'ailleurs, intervenues pour préciser aux gouverneurs coloniaux l'étendue de son application, et les dérogations qui pouvaient être accordées dans des cas spéciaux.

Si cette loi fut, dans l'ensemble, bien appliquée par les services de l'Etat, il n'en fut pas de même pour nombre d'entreprises concessionnaires de services publics.

Aussi, un décret-loi du 30 octobre 1935 a rendu obligatoire ce qui n'était jusque là soumis qu'à un droit de préférence : « Les services publics et les entreprises concessionnaires ou subventionnées, visées au dernier alinéa de l'article 1^{er} du décret du 16 juillet 1935, instituant un prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques et à l'art. 1^{er} du décret du 30 juillet 1935, doivent réserver à des navires français les transports des cargaisons qui leur sont destinées, des cargaisons qu'ils expédient et des passagers voyageant à leur compte ».

Les organismes visés par les décrets du 16 et du 30 juillet 1935 sont : l'Etat, les Départements, les Communes, l'Algérie, les Colonies les pays de protectorats, les territoires sous mandat, les établissements publics et les entreprises concessionnaires ou subventionnées ; les entreprises concessionnaires doivent faire l'objet d'un acte de concession, d'un contrat d'affermage ou être subordonnées à une autorisation ou à une permission de voirie, les entreprises subventionnées, de leur côté, doivent bénéficier d'une

subvention à titre direct, ou procurée à la faveur d'un sous-traité passé avec une entreprise subventionnée.

Les mesures prises par ce décret-loi sont donc sensiblement plus complètes et plus rigoureuses que celles qui avaient été prévues par les textes précédents. Elles s'appliquent à un bien plus grand nombre de collectivités qu'auparavant et ne concernent plus seulement le transport de marchandises, mais également celui des passagers. Pour éviter, en outre, que les entreprises ne se déroberaient pas à ces prescriptions, le décret-loi prévoit des sanctions très graves pouvant aller jusqu'à la résiliation du contrat ou à la déchéance des avantages procurés par l'Etat.

En vue d'assurer à ces mesures une application rigoureuse, de nouvelles dispositions furent prises par un décret-loi du 17 juin 1938 et un décret du 4 août 1938. Aux termes de ce dernier, est institué un bureau des transports maritimes, devant fonctionner sous l'autorité du ministre de la marine marchande. Son objet est d'aviser aux moyens de satisfaire les demandes de transports des intéressés en provoquant, en particulier, de la part de l'armement français des offres de tonnage. En outre, il devait recevoir, instruire et transmettre toute demande de dérogation et rechercher les infractions à ces dispositions.

Les assujettis qui n'auraient pu traiter avec l'armement sont tenus de s'adresser à ce bureau, qui établit des programmes de transports correspondants. Il est spécifié, de plus, que les taux de frets demandés par les entreprises françaises pour ces transports doivent être, toutes conditions égales, en harmonie avec les frets étrangers.

Il faut noter, dans ce domaine, l'intervention d'un décret-loi du 29 juillet 1939, destiné à réserver au seul armement subventionné les transports d'Etat, qui, jusque là, pouvaient s'effectuer par l'intermédiaire de toutes les compagnies de navigation libres. L'exposé des motifs rappelle que, près de 700 millions ont été versés en subventions au cours de l'année 1938. Or, malgré l'importance de ce concours financier, l'Etat ne réservait pas ses transports aux lignes subventionnées. C'est pourquoi il impose, sous réserve de dérogations, l'exécution des expéditions dont il supporte directement ou indirectement la charge au seul pavillon qu'il subventionne.

§ 3. — Mesures spéciales à certains trafics

Des textes législatifs récents ont permis d'accroître, dans des proportions souvent considérables, la part du pavillon français dans certains trafics.

A. — CHARBONS.

Notre flotte charbonnière, d'importance restreinte avant la Grande Guerre, a pris une grande extension après la fin des hostilités. Elle atteint, en 1931, le tonnage brut global de 413.000 tonnes. Or, comme cette flotte ne transportait même pas la moitié de nos importations de charbon, il aurait pu sembler qu'elle conserverait toute son activité au cours de la période de réduction du trafic qui a suivi la crise économique mondiale.

Or, tout au contraire, elle a souffert des désarmements, dans une proportion aussi grande, sinon plus, que le reste de notre marine, son tonnage immobilisé n'étant pas loin d'atteindre 40 % en mai 1934 ⁽⁵⁾.

(5) HECQUET, *Pour une politique d'emploi rationnel du Pavillon charbonnier français*. pp. 5 et 7.

Les causes de cette situation désastreuse se trouvent dans la surcapitalisation de notre flotte par rapport aux flottes concurrentes déjà amorties, ainsi qu'à sa pénurie en petits navires, susceptibles de pénétrer dans les ports de faible importance, lesquels sont, dans ces conditions, contraints de faire appel au pavillon étranger pour se ravitailler.

Enfin, si les Services Publics sont dans l'obligation, depuis le décret du 28 janvier 1922, de donner la préférence au pavillon français pour leurs importations, il n'en était pas de même des négociants et importateurs, qui ne lui confiaient qu'un pourcentage insuffisant, soit 30 % en 1933⁽⁶⁾.

Devant cette situation, le législateur a décidé qu'un certain pourcentage du charbon importé serait obligatoirement transporté par des navires français. A cet effet, il a introduit une disposition dans ce sens dans la loi du 18 août 1936, tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon. L'article 7 de cette loi stipule que : « sous réserve de stipulations contraires dans des accords internationaux, les importations de charbons étrangers par mer, autres que celles destinées aux services publics et aux entreprises subventionnées visées au décret du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français, devront, dans une proportion de 40 % au moins, être faites par des navires français ».

Toutefois, il est prévu que des dérogations pourront être accordées, dans le cas où l'armement français ne pourrait offrir le tonnage approprié.

(6) HECQUET. *op. cit.*, p. 22.

Le décret du 2 août 1938, précédemment mentionné, instituant un bureau des transports maritimes, s'applique expressément aux expéditions de charbon. Afin de faciliter le contrôle de l'application de la loi du 18 août 1936, ce dernier décret prévoit que les importateurs de charbons étrangers feront, chaque année, une déclaration, mentionnant la liste des cargaisons importées au cours de l'année écoulée, le tonnage et la nationalité des navires transporteurs, les ports d'embarquement et de débarquement.

B. — PRODUITS COLONIAUX.

Une première mesure pour favoriser le transport de marchandises coloniales sous pavillon français fut prise par une loi du 6 août 1933. Un certain nombre de produits coloniaux, parmi lesquels le caoutchouc, venaient d'être l'objet de primes importantes ; cette loi subordonne l'attribution de cette prime au transport par nos navires.

Mais une disposition générale, d'une grande importance, devait être prise par un décret-loi du 30 juin 1934. Son art. 1^{er} s'exprimait ainsi : « les transports « des colonies au départ de ports coloniaux et à destination de la France pourront, à titre exceptionnel, être réservés au pavillon français. La désignation par colonie des produits ainsi visés, de même que les conditions particulières de ces transports seront, dans chaque cas, fixées par décret pris sur la proposition du Ministre des Colonies après accord avec les Ministres des Affaires Étrangères, du Commerce et de la Marine Marchande ».

Ainsi, le gouvernement se faisait attribuer un droit de la plus haute importance, qui lui permettait d'instituer, s'il le jugeait nécessaire, un véritable mo-

nopole de pavillon sur nos importations coloniales. En fait, il n'en a usé que modérément, en ne prenant qu'un seul décret d'application, le 28 juin 1935, pour réserver à notre armement le transport des bananes originaires des colonies françaises, au départ des ports coloniaux et à destination de la France.

Notre pays étant, depuis longtemps, un gros consommateur de bananes, nos colonies s'étaient efforcées de créer des bananeraies en Guinée, ainsi qu'à la Martinique et à la Guadeloupe; mais les difficultés de transports par mer constituaient un sérieux handicap. Malgré cette difficulté, un accroissement régulier, de la part des bananes coloniales dans nos importations, s'est manifesté, depuis 1931, comme le montre le tableau ci-dessous ⁽⁷⁾ :

<i>Années</i>	<i>Total des importations</i>	<i>% de nos colonies</i>
1931	214.083	6,10
1932	224.580	12,10
1933	200.392	19,20
1934	170.616	30,08
1935	154.349	53,49
1936	174.500	69,63
1937	176.504	99,18

Ainsi, en 1937, la presque totalité des bananes consommées en France provenaient de l'Empire. Le développement rapide de notre production, sa conquête de notre marché, constitue un résultat tout à fait remarquable. Il est dû à un ensemble de mesures, parfaitement coordonnées, dans tous les stades de la

(7) H. CANGARDEL. (Journal de la Marine Marchande du 14 mai 1942).

production, de la consommation et des transports.

La production fut, tout d'abord, favorisée au moyen de primes, conformément à la loi du 7 janvier 1932, puis, à l'aide d'un contingentement de plus en plus sévère des bananes étrangères. Enfin, une taxe sur les licences d'importation ajouta, en 1935, une sorte de protection douanière à ces contingentements.

Le conditionnement de ces produits fut, d'un autre côté, réglementé, et un comité interprofessionnel bananier fut fondé. Mais le rôle de l'armement ne fut pas moindre dans ce succès, car il créa une flotte bananière tout à fait moderne, qui se montait, à la veille de la guerre, à 26 unités, d'un tonnage de jauge brute global de 86.000 tonnes, ce qui plaçait la France au quatrième rang des nations propriétaires de navires fruitiers.

Dans de pareilles conditions, le décret de 1935, instituant le monopole des transports de bananes, ne pouvait qu'être favorable à notre armement, en éliminant tout risque de concurrence de la part d'un pavillon étranger.

Ainsi, le développement de cette culture, rendu possible par l'assurance d'un débouché dans la métropole et la création d'une flotte spécialisée, a permis d'assurer à notre marine marchande un fret rémunérateur, sans que soit prise aucune mesure de coercition.

Ce succès remarquable devrait inciter les pouvoirs publics, à pratiquer, dans l'avenir, une politique analogue pour ramener sous pavillon français les transports de produits coloniaux, qui nous échappaient.

En effet, si environ 98 % de nos exportations vers les colonies empruntaient des navires français, la part de nos importations en provenance de ces mêmes pays était loin d'atteindre cette moyenne. Ainsi que l'indiquent les statistiques de la Direction Générale des Douanes, ce pourcentage qui se montait à 84,48 % en 1930, s'était abaissé à 69,72 % en 1934, et s'était maintenu à ce niveau jusqu'en 1939. Il est intéressant de rechercher la cause de cette différence existant entre ces deux pourcentages d'exportation et d'importation, afin de pouvoir rechercher les mesures propices à y remédier.

On constate que c'est sur des produits pondéreux que la concurrence du pavillon étranger s'est fait particulièrement sentir. C'est ce que montrent les statistiques ci-dessous, indiquant, pour l'année 1937 et pour certains produits coloniaux le montant des chargements effectués vers la France par des navires étrangers⁽⁸⁾.

INDOCHINE :

434.236 tonnes de maïs,	soit 81 %	du trafic sur	
		la France	
600.319 tonnes de riz,	soit 85 %	»	»
276.000 tonnes de houille,	soit 94 %	»	»

A. O. F. :

451.599 tonnes d'arachides,	soit 69 %	du trafic sur	
		la France	

TUNISIE :

307.000 tonnes de phosphates,	soit 54 %	du trafic sur	
		la France	

(8) H. CANGARDEL, (Journal de la Marine Marchande du 14 mai 1942).

Notre situation désavantageuse sur ces trafics tient à notre pénurie en grands cargos de long cours affectés au tramping, car ces produits sont transportés en cargaisons complètes par des navires affrétés selon les besoins. Or, les courtiers maritimes, souvent britanniques, d'ailleurs, fournissent des bâtiments convenant à l'exportateur, sans se soucier de leur nationalité. Il s'ensuit que les navires français de tramping, qui sont peu nombreux, ne participent que dans une moindre mesure à ces transports.

Ce régime de liberté absolue, laissé au producteur colonial, se révélait très avantageux pour notre commerce du fait que le cours des frets de tramping est, sauf dans le cas d'un important déséquilibre des changes, plus réduit que nos tarifs de lignes régulières. Or, ces marchandises ne peuvent pas supporter un fret élevé, qui, relevant leur prix de revient, risquerait de leur faire perdre leurs marchés. D'autre part, cette navigation de tramping convient parfaitement à l'exportateur, car elle lui fournit le tonnage dont il a besoin, selon sa demande et à l'époque voulue.

Ainsi, se trouve mise en relief une des lacunes de notre armement, qui, faute de navires, et faute de pouvoir les exploiter de façon moins onéreuse, ne peut assurer tous les transports de notre Empire. Le problème de l'avenir, si on veut accroître la part du pavillon français dans nos importations coloniales, consistera à développer notre flotte de tramping, et à lui permettre de subsister.

CHAPITRE III

Les Subventions

L'aide, dont l'Etat fait bénéficier la marine marchande, se manifeste encore de façon directe par l'attribution de subventions. Celles-ci sont accordées par le gouvernement aux lignes de navigation dont l'importance est vitale pour l'économie du pays.

La part du tonnage subventionné dans notre flotte suffit à montrer l'intérêt qui s'attache au problème des armements concessionnaires. C'est ainsi qu'on pouvait évaluer, en 1932, à 19 % du tonnage global français, celui des Services Contractuels des Messageries Maritimes, de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, de la Compagnie Fraissinet et des lignes subventionnées de la Compagnie Générale Transatlantique⁽¹⁾. Il convient, d'ailleurs, de noter que cette proportion s'accroît en période de crise, par suite des désarmements auxquels sont contraints les armements libres, alors que le tonnage en ligne sur un réseau concédé reste équivalent quelle que soit l'importance du fret à transporter.

(1) *La Crise de la Marine Marchande*, brochure éditée par le Comité central des Armateurs de France, p. 3.

Il faut constater, d'autre part, que les armements subventionnés groupent les plus belles unités de notre flotte, qui illustrent la valeur de la technique française. Le prestige immense dont ont joui, à l'étranger, nos liners, tels que *Normandie*, *Ile-de-France*, *Champlain*, *Champollion*, justifie le soutien financier que leur accorde la nation, dont ils sont d'excellents propagandistes.

Nul n'a songé à nier le devoir qui incombe à l'Etat d'assurer des liaisons avec les nations d'outre-mer ; mais la forme que doit prendre cette participation de l'Etat, ainsi que ses modalités, ont fait l'objet de discussions innombrables, les uns désirant la voir limitée au strict minimum, de façon à ne pas entraver la liberté d'action des entreprises d'armement, les autres étant partisans d'une intervention gouvernementale pouvant aller jusqu'à la régie directe.

Une évolution très caractéristique a déterminé l'Etat, en même temps qu'il apportait un soutien plus important aux compagnies, à s'immiscer plus avant dans leurs affaires. Trois stades ont été franchis successivement : le premier consistait en une subvention forfaitaire ; le deuxième, en application aux Messageries Maritimes, s'analyse en un contrôle des décisions de la compagnie ; le troisième, institué à la Compagnie Générale Transatlantique, comporte une ingérence directe de l'Etat dans la direction de l'entreprise, et son association aux risques.

L'étude des conventions qui lient à l'Etat nos deux plus grandes compagnies subventionnées, les Messageries Maritimes et la Compagnie Générale Transatlantique, vont nous permettre de préciser les formes de cette immixtion gouvernementale.

SECTION I

La notion de Service Public

Aucun plan défini n'a jamais présidé à la conception des relations de l'Etat et des compagnies de navigation maritime. A des situations de fait ont été apportés des remèdes momentanés, dont l'ensemble a fini par constituer un système. Pour assurer nos liaisons maritimes avec les pays d'outre-mer, l'Etat eut recours, tout d'abord, au système de la concession.

Celle-ci s'analyse en un contrat passé entre les Pouvoirs Publics et une compagnie, d'après lequel la compagnie s'engage à effectuer, à l'aide d'une ligne régulière, le transport de la poste, et, sous certaines conditions, celui des passagers, moyennant une subvention.

Mais cette convention n'est pas seulement un contrat ; elle renferme, également, des dispositions qui découlent de la notion de service public, dont l'objet est, par essence, la satisfaction d'un besoin collectif.

En effet, l'entreprise maritime, en acceptant les charges d'un cahier, s'engage à assurer le fonctionnement de la ligne, même si celle-ci est déficitaire, sauf possibilité d'obtenir une révision du contrat, par suite de la théorie de l'imprévision. L'administration, de plus, se réserve toujours le droit de modifier ou de supprimer un service, si l'intérêt national, dont elle est seule juge, l'exige, moyennant, au besoin, le versement à la compagnie d'une juste indemnité. Elle s'arroge, en outre, un droit de contrôle et prévoit l'application de pénalités en cas d'inexécution des clauses de la convention.

L'exploitation proprement dite de la ligne est assumée par l'entreprise concessionnaire à ses risques et périls. Si la compagnie, par suite de l'évolution de la situation économique, n'accepte plus d'assurer son fonctionnement, dans les mêmes conditions, l'Etat se trouve dans l'obligation de réviser les clauses de la convention en faveur du concessionnaire, afin d'éviter l'arrêt du service qui serait préjudiciable à l'intérêt du pays. Ainsi, s'aperçoit-on que les entreprises de réseaux concédés ne se trouvent nullement dans une dépendance complète vis-à-vis de l'Etat ; si ce dernier a un droit d'intervention unilatéral, en ce qui concerne la partie réglementaire du cahier, il est soumis, d'autre part, à leurs exigences financières.

Il convient de ne pas appliquer, de façon intégrale, cette notion de Service Public à l'industrie maritime, comme aux entreprises terrestres ; ces dernières peuvent, en effet, se voir attribuer un véritable monopole, qui leur permet de supporter sans risques les sujétions d'un cahier des charges. Mais il en va autrement sur mer ; l'Etat ne dispose d'aucun moyen pour protéger la compagnie de navigation contre la concurrence des armements étrangers, aussi les obligations qu'il met à sa charge doivent-elles être très exactement compensées par des dispositions financières.

Cette application de la notion de Service Public à nos compagnies concessionnaires, comporte des inconvénients graves, car l'Etat a tendance à se laisser guider par des considérations d'ordre politique, social ou électoral, dont il ne devrait pas être tenu compte dans la gestion d'une entreprise soumise à une concurrence mondiale. Cette ingérence du gou-

vernement ne se manifeste pas uniquement dans l'exécution du cahier des charges, mais malheureusement aussi en l'absence de textes. Le concessionnaire, du fait qu'il émarge au budget, est dans l'obligation de suivre les directives du gouvernement du moment, et d'accepter bénévolement des charges nouvelles. Ainsi, les dépenses prévues au cahier des charges ne sont pas, en fait, les seules qui grèvent l'exploitation d'un réseau concédé, les frais entraînés par des préoccupations d'ordre général pesant lourdement sur la situation financière des compagnies subventionnées.

SECTION II

Les Messageries Maritimes

Les conventions de 1886, 1894 et 1911, qui ont réglé successivement les rapports des Messageries Maritimes avec l'Etat jusqu'en 1920, comportaient l'attribution d'une subvention forfaitaire, contre-partie d'un cahier des charges.

Les détracteurs de ce régime ne ménageaient pas leurs critiques. Selon eux, la compagnie, comptant sur l'aide de l'Etat, ne faisait pas les efforts nécessaires pour s'assurer une exploitation rémunératrice; les actionnaires, qui recherchaient des dividendes élevés, ne permettaient pas à la compagnie de pratiquer les amortissements nécessaires et de constituer des réserves. Ces arguments étaient corroborés par les difficultés grandissantes auxquelles faisaient face les Messageries et par leurs réclamations pressantes en vue de l'augmentation de leur subvention. Aussi, les adversaires du régime de la subvention forfaitaire, demandaient-ils un droit de regard de l'Etat,

qui ne se limite pas à un simple contrôle de l'exécution des clauses du cahier.

La compagnie, estimant, de son côté, que ce régime ne correspondait plus à l'évolution rapide de la situation économique, exigea, en 1908, comme condition au renouvellement de la concession, qu'une procédure de révision soit incluse dans la convention ; d'autre part, elle demanda que des dispositions soient prises pour que le déficit inévitable du réseau contractuel soit entièrement couvert par l'Etat.

Ainsi, ce régime ne satisfaisait pas plus l'usager que l'opinion.

Une formule nouvelle devenait nécessaire. Les idées directrices du système actuel, qui inspirèrent la convention de 1911, ne devaient trouver leur pleine application qu'en 1920.

La convention du 29 décembre 1920 comprend une transaction, mettant fin aux litiges en cours entre l'Etat et la compagnie, et un contrat posant les bases de leur accord futur. Elle prévoit la constitution dans les six mois, qui suivront le vote de la loi, d'une société anonyme, au capital de 60 millions de francs, destinée à se substituer à la Compagnie des Messageries Maritimes, en vue de l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général.

La compagnie conserve un contrôle étroit de la jeune société, dite « Société des Services Contractuels », du fait qu'elle a versé le quart de son capital, devenant ainsi le principal actionnaire, et du fait qu'elle fournit l'organisation commerciale, administrative, et technique. Mais, c'est l'Etat, qui assume, désormais, les risques de l'exploitation, sans, d'ailleurs, être possesseur d'actions.

Depuis 1920, la Compagnie des Messageries Maritimes n'est donc plus une société subventionnée, le fonctionnement des lignes contractuelles étant assuré par un organisme nouveau. La convention prévoit avec soin la structure financière de la nouvelle société, en précisant la teneur des différents chapitres du compte d'exploitation. Toutes les dépenses y sont portées, ainsi que les dépenses d'exploitation et une somme annuelle versée aux Messageries Maritimes en rémunération de ses apports et de ses charges.

La Compagnie est associée aux bénéfices et aux pertes dans la proportion de 20%, mais le déficit mis à sa charge ne doit pas dépasser le montant de la prime de gestion, qui lui est alloué sur le total des bénéfices bruts de l'exploitation. Ainsi, tous les risques de l'entreprise sont assumés par l'Etat.

En contre-partie, un rôle important dans l'organisation de la Société des Services contractuels, est reconnu à l'Etat, auquel est réservé la nomination d'une partie du conseil d'administration ; aucune décision n'est valablement prise, si elle n'a été votée par deux au moins de ses représentants.

L'Etat exerce, également, un contrôle direct sur l'activité de la société, par l'intermédiaire d'un commissaire du gouvernement. L'exécution de la convention, l'application des clauses du cahier des charges, sont de son ressort, mais il ne peut s'immiscer dans la gestion même de la société. Le commissaire du gouvernement assiste aux séances du conseil d'administration, où il possède le droit de s'opposer à l'exécution d'une décision qui lui paraîtrait contraire à l'intérêt général ou au cahier des charges.

Ainsi, la Compagnie des Messageries Maritimes n'est plus une compagnie subventionnée, mais peut être considérée, dans une certaine mesure, comme une gérante pour le compte de l'Etat. En effet, elle ne supporte pas les risques de l'exploitation, et ses opérations de gestion sont rémunérées de façon forfaitaire.

Mais, par contre, la Société des Services Contractuels n'est pas un organisme d'Etat, sa direction étant assurée par des administrateurs nommés partiellement par la compagnie, partiellement par l'Etat. Il semble que ce dernier ait voulu se réserver, non pas un véritable pouvoir d'administration, mais seulement un moyen de contrôle interne sur les actes du conseil. Le fait qu'aucune décision n'est valable, si elle n'a été votée par deux des représentants de l'Etat prouve bien, d'ailleurs, que leur rôle est de s'opposer aux décisions qui seraient contraires aux intérêts de l'Etat.

Le régime des lignes concessionnaires des Messageries Maritimes se présente donc comme un système pratique destiné à limiter le montant des déficits d'exploitation dont l'Etat doit supporter toute la charge. Ce régime, qui s'est maintenu, dans ses grandes lignes, jusqu'à l'heure actuelle, semble avoir donné de bons résultats.

Toutefois, c'est une formule nouvelle, qui allait être mise en application, lors de la réorganisation de la Compagnie Générale Transatlantique, à laquelle l'Etat devait participer de façon directe.

SECTION III

La Compagnie Générale Transatlantique

La Compagnie Générale Transatlantique a vécu, jusqu'à la crise mondiale, sous le régime de la subvention forfaitaire. Les lignes qu'elle exploitait étaient assez rémunératrices pour que le système de la concession jouât normalement, lui permettant d'exécuter les stipulations de son cahier des charges sans courir de risques.

Alors que les Messageries Maritimes, ne pouvant plus faire face aux charges de l'exploitation de leur réseau contractuel, devaient abandonner, en 1920, le régime de la concession, rien ne venait troubler la prospérité de la French-Line.

La ligne de New-York était régie, alors, par la convention de 1912, selon le principe d'une subvention forfaitaire, mais révisable, dans certaines conditions, à partir de la cinquième année. Cette clause n'eut, d'ailleurs, pas à jouer, la subvention de base ayant suffi à la Compagnie. L'avenant de 1923 n'apporta aucune modification de structure à cet accord.

Le régime de la subvention forfaitaire était également en vigueur sur la ligne des Antilles où l'aide de l'Etat était calculée d'après le service rendu.

L'ensemble de ces subventions se montait à un chiffre fort modeste en comparaison de l'appui financier accordé à d'autres compagnies contractuelles. Mais la crise économique mondiale de 1929 devait ébranler cet armement prospère. Ses recettes baissèrent de 1.014 millions en 1928 à 675 millions en 1931. La faillite n'était pas loin.

La Compagnie fit donc appel aux Pouvoirs Publics ;

il ne s'agissait pas, cette fois, d'obtenir une convention plus avantageuse, mais d'éviter la mise en liquidation judiciaire de l'entreprise⁽²⁾. L'Etat ne pouvait se désintéresser du sort de cet armement en raison des avances considérables qu'il lui avait consenties, et de l'importance des liaisons maritimes qu'il assurerait. C'est pourquoi, ayant écarté l'idée d'un concours financier massif, le gouvernement pencha en faveur d'une réorganisation de la Compagnie. Deux années s'écoulèrent, sans qu'aucune décision soit prise par le Parlement quant à la forme qui serait donnée à l'intervention de l'Etat.

C'est seulement le 20 juillet 1393 que furent votées deux lois, visant, l'une, la réorganisation financière de la Compagnie, et l'autre, la future convention.

Créancier de 940 millions, y compris les avances faites depuis 1931, l'Etat avait tout intérêt à réaliser une liquidation amiable du passé, afin d'assurer, dans l'avenir, une exploitation normale. C'est pourquoi, il subordonna son appui à l'exécution d'un programme d'assainissement, prévu par la présente loi.

Celui-ci fut réalisé comme suit : le capital ancien fut annulé, les actionnaires recevant, en dédommagement, des actions en jouissance. Les créanciers consentirent un important sacrifice ; les créanciers ordinaires subirent un abattement de 46,50 % de leur créance, le solde leur étant réglé partie en espèces, partie en obligations à revenu variable, partie en actions nouvelles. Par contre, les créances privilégiées furent maintenues dans leur valeur intégrale. Le nou-

(2) FABRY, *De l'intervention directe de l'État dans les Compagnies de Navigation*, p. 78.

veau capital, qui se monte à 216.044.250 francs, appartient à ceux qui étaient créanciers non privilégiés de la Compagnie.

Or, l'Etat étant le principal créancier se vit attribuer des actions pour une valeur nominale d'environ 175 millions. Ainsi, de principal créancier, il devient, à la suite de la réorganisation financière, le principal actionnaire. Il détient donc une majorité écrasante dans toutes les assemblées ordinaires et extraordinaires et, de ce fait, participe directement à la gestion de la Compagnie.

La seconde loi, du 20 juillet 1933, a pour objet, une fois l'assainissement réalisé, de régler les relations futures de l'Etat et de la Compagnie. A ce titre, elle autorise le ministre de la Marine Marchande à passer la convention annexée à la loi et ouvre les crédits nécessaires à son application.

Il faut, tout d'abord, remarquer que la convention n'offre plus le caractère d'un contrat, étant donné qu'elle est nécessairement acceptée par la Compagnie, qui ne conserve que l'apparence de la liberté.

Le régime financier institué par la convention accentue l'ingérence de l'Etat. Il impose à la Compagnie de tenir un compte spécial d'exploitation annuel, englobant les recettes et dépenses de toutes les lignes, sans exception, qu'elles soient concédées ou non, la subvention devant être attribuée à l'ensemble du réseau. Cette disposition, absolument nouvelle, en matière de conventions maritimes, présente l'avantage de rendre plus efficace la surveillance de la situation financière de l'entreprise, mais, par contre, a le grave défaut d'accorder le soutien de l'Etat aux lignes li-

bres, favorisant ces dernières au détriment de l'armement libre.

L'Etat s'engage à couvrir le déficit du compte spécial d'exploitation à l'aide d'une subvention dont le minimum est de 50 millions et le maximum de 150, l'attribution de celle-ci s'effectuant selon une réglementation unilatérale, qui prive la Compagnie de toute initiative financière.

Le contrôle financier est exercé par l'Inspection des Finances ; le contrôle administratif est assuré par un commissaire du gouvernement.

En résumé, la Compagnie Générale Transatlantique, tout en conservant la forme d'une société anonyme régie par la loi du 24 juillet 1867, est devenue une entreprise à la direction de laquelle sont associés des particuliers et la puissance publique. Cette participation de l'Etat s'effectue, conformément aux règles du droit privé, du fait qu'il est actionnaire et administrateur ; c'est là que réside la grande innovation du régime institué en 1933. La collaboration de l'Etat et des particuliers se trouve réalisée sur le plan du droit privé, alors que les concessions de services publics relèvent essentiellement du droit public.

Rien de tel n'avait pu être observé jusqu'ici. Aux Services Contractuels, certes, l'Etat s'est réservé la nomination d'une partie du conseil d'administration, mais ce droit, qui n'est, en quelque sorte, que la contre-partie du montant des déficits mis à sa charge, conserve entièrement un caractère public.

Certains ont pu reconnaître dans le régime de la Transat les grandes lignes d'une entreprise d'économie mixte, celle-ci étant caractérisée, selon les

théoriciens par le fait que le capital responsable est apporté partie par les particuliers, partie par les collectivités publiques, et dans laquelle la direction supérieure est exercée de concert par les personnes privées et les représentants de la puissance publique intéressée⁽³⁾. Cette forme d'entreprises avait, en effet, à cette époque, la faveur du Parlement, qui espérait, grâce à elle, concilier les intérêts de l'Etat et la bonne gestion d'une affaire.

On peut toutefois remarquer que dans la convention réglant les rapports de l'Etat et de la Transat, les Pouvoirs Publics se sont réservés certains droits, qui ne sont pas en accord avec les caractères d'une société anonyme. C'est le cas de l'autorisation législative à laquelle est soumise la cession des actions appartenant à l'Etat. De plus, en exigeant une loi pour toute augmentation ou modification de capital, la convention place la Compagnie dans une situation de tutelle étroite qui n'est guère compatible avec la théorie de l'économie mixte. D'ailleurs, les pouvoirs de l'Etat devaient encore être accrus par la suite. Un décret du 6 mai 1939 a précisé que le président du conseil d'administration serait nommé par décret dans les compagnies de navigation maritime, dont plus de la moitié du capital appartient à l'Etat ou auxquelles l'Etat a versé plus de 50 millions en moyenne au cours des trois années précédentes. Enfin, une loi du 29 novembre 1940 est venue encore accentuer le contrôle de l'Etat en accordant aux Secrétaires d'Etat à la Marine et aux Finances le droit de mettre fin au mandat du président à tout moment et

(3) FABRY, *op. cit.*, p. 122.

en soumettant le choix du directeur général et du directeur général adjoint à l'agrément du Ministre Secrétaire d'Etat à la Marine.

Que la convention de 1933 soit considérée comme dérivant du principe de l'économie mixte ou non, il est certain qu'elle a constitué un obstacle à l'ingérence de l'Etat dans l'exploitation des navires. Les Pouvoirs Publics sont peu aptes à mettre en valeur des entreprises industrielles et commerciales, mais leur appui leur est nécessaire. Les compagnies de navigation impériales, bien souvent, ne peuvent soutenir à elles seules la lutte de prestige qui se joue sur les grandes voies maritimes ; elles ont besoin de l'Etat. Mais l'immixion de ce dernier dans leurs affaires privées peut leur être fatale.

Aussi, la convention de 1933 a le grand mérite de délimiter les domaines d'action respectifs de la compagnie et de l'Etat, ce dernier pouvant surveiller de très près l'exécution du service public et la gestion financière de l'entreprise, grâce à ses pouvoirs d'actionnaire et d'administrateur.

CHAPITRE IV

L'Exploitation par l'Etat

L'ingérence de l'Etat dans le domaine de l'exploitation du navire de commerce ne s'est pas limitée à sa participation à l'administration de quelques compagnies subventionnées. Au cours des guerres de 1914 et de 1939, le gouvernement français, dans le but d'organiser rationnellement le ravitaillement du pays, est intervenu de façon active dans la gestion de notre flotte, se substituant en partie aux armateurs. Si cette intervention dans le domaine privé était pleinement justifiée par des raisons de défense nationale, il n'en fut pas de même, en 1919-1921, d'une tentative d'exploitation par l'Etat d'une flotte dont il s'était rendu propriétaire au cours de la Grande Guerre. Inspiré par une pensée étatiste, cet essai devait constituer une des plus grandes expériences de gestion industrielle, tentées en France, par les organes de la Puissance Publique.

Expédients nécessaires ou expériences déplorables, ces interventions de l'Etat ont, les unes et les autres, montré les dangers de l'ingérence du fonctionnarisme dans une industrie où l'habileté et l'initiative personnelle ont une telle valeur.

SECTION I

Le Régime de la Guerre de 1914

Le droit que possède l'Etat de s'emparer de ce qui est utile à la défense nationale est reconnu de tous. C'est ce qu'a fait le gouvernement durant la guerre de 1914-1918, en ce qui concerne la marine marchande.

La loi du 3 juillet 1877, dans son article 5, titre 2, s'exprime ainsi : « Est exigible, par voie de réquisition, la fourniture des prestations nécessaires à l'armée, qui comprennent notamment : 5) les bateaux et embarcations qui se trouvent sur les fleuves, rivières, lacs ou canaux ». Des décrets postérieurs avaient précisé quelques points de détails, indiquant en particulier les autorités qualifiées pour opérer ces réquisitions.

D'ailleurs, des conventions types conclues, dès le temps de paix, entre le Département de la Marine et les armateurs, avaient réglé la plupart des problèmes que soulevaient les réquisitions. Des conventions postales avaient prévu la transformation en croiseurs auxiliaires de paquebots rapides, navires qui passaient ainsi sous l'autorité militaire. Quant aux cargos, un certain nombre devaient servir de transports auxiliaires, tout en conservant leur équipage et leur caractère de bâtiments de commerce.

Dès les premiers jours de la guerre, les réquisitions ont été appliquées comme prévu, mais elles n'ont porté que sur un nombre relativement restreint de navires, l'immense majorité de la flotte restant entre les mains des armateurs.

Mais les besoins de l'Etat en guerre grandissaient

chaque jour. Pour se procurer du tonnage marchand, il eut tout d'abord recours aux procédés de droit commun, achats de navires et affrètements. Dès novembre 1914, de nombreux contrats d'affrètements furent conclus pour le transport de charbon de Cardiff, destiné à l'Armée Navale, qui furent suivis d'autres du même genre durant le cours de la guerre. Ils n'ont d'ailleurs constitué qu'une ressource accessoire pour l'Etat, les taux d'affrètement étant très élevés.

La liberté complète, dont jouissait alors notre marine marchande, n'était plus en harmonie avec les nécessités nouvelles que faisaient naître la guerre. Il devenait indispensable d'assurer, par priorité, les transports de marchandises utiles à la défense nationale, du fait de l'énorme accroissement des besoins du pays.

Une première mesure fut prise, en ce sens, par un décret du 4 avril 1916, qui donna à l'Etat un certain droit de contrôle sur l'utilisation de nos navires. Ce décret imposait aux bâtiments de plus de 500 tonneaux de jauge brute, l'obligation d'être muni d'une autorisation du Ministre de la Marine pour se diriger vers certains ports. Ce contrôle ne représentait d'ailleurs pas une grande gêne pour la navigation, ces autorisations ne constituant, en fait, qu'une formalité supplémentaire.

Mais devant les ravages causés par la guerre sous-marine, de nouveaux textes furent mis en vigueur pour restreindre davantage la liberté de notre flotte.

Le décret du 17 juillet 1917 prescrit que tous les navires français de plus de 100 tonneaux devaient être munis, pour chaque voyage, d'une licence délivrée par le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Ma-

ritimes et de la Marine Marchande. La demande de licence devait mentionner le voyage que devait effectuer le navire et la nature de sa cargaison. Si son utilisation ne paraissait pas suffisamment motivée, le Sous-Secrétaire d'Etat pouvait en ordonner la réquisition. Ce régime fut complété par un nouveau décret du 29 septembre 1917, qui étendit l'obligation de la licence aux navires étrangers, mis au service de la France. A l'aide de ce moyen détourné, l'Etat mit la main sur toute la capacité de tonnage de notre flotte. Ce droit que s'arrogeait le gouvernement ne devait pas tarder à être exprimé en un texte législatif, avant de subir une extension considérable, lors de la réquisition générale de la marine marchande.

Un décret du 22 décembre 1917, stipula tout d'abord que les bâtiments de commerce seraient placés sous les ordres directs de l'Etat, l'armateur n'en conservant que la gérance matérielle. La responsabilité de ce dernier était réduite au minimum, son rôle se limitant à conseiller le gouvernement au sujet de la gestion des navires.

Cette mesure ne parut pourtant pas suffisante au Commissaire aux Transports Maritimes, qui fit triompher au Parlement la thèse selon laquelle notre flotte marchande devait être entièrement concentrée sous l'autorité de l'Etat, si l'on voulait assurer les transports indispensables à la Défense Nationale. Cette réorganisation se justifiait également selon lui par la nécessité de reconstitution de notre flotte, ce que l'armement ne pouvait réaliser en temps de guerre, ni par des constructions nouvelles, ni par des achats à l'étranger, les transferts de pavillon étant inter-

aits dans tous les pays. L'Etat pouvant seul négocier à l'étranger des cessions de navires, il apparaissait utile qu'il puisse disposer, dans ce but, des bénéfices que réalisaient les armateurs.

Ainsi, fut promulguée, le 10 février 1918, une loi autorisant le gouvernement à procéder à la réquisition de la totalité de la flotte marchande, ce qu'il fit quelques jours plus tard. Aux termes du décret d'application, des conventions amiables devaient déterminer les formes et les modalités de la réquisition de chaque navire, ainsi que les conditions du règlement des indemnités. Par contre, à défaut d'accord amiable, la réquisition avait lieu conformément au décret de 1877 ; ce cas là fut, d'ailleurs, peu fréquent.

Mais l'Etat se rendit très vite compte qu'il ne lui était pas possible d'exploiter les navires par lui-même sans le concours des armateurs. Aussi, se décida-t-il à leur confier la gérance des navires réquisitionnés, après avoir fait appel à leur loyale collaboration.

Le nouveau régime mis en vigueur s'analysait en deux opérations : l'Etat prenait, tout d'abord, en location les navires des armateurs-propriétaires ; il les remettait, ensuite, en gérance aux entreprises d'armement, qu'il chargeait de les exploiter pour son propre compte. Ses rapports avec les armateurs étaient régis par deux conventions du 15 mars 1918 : la première, dite charte-partie type, fixait, avec l'armateur-propriétaire, les conditions de la réquisition ; la seconde, dénommée contrat type de gérance, précisait à l'armateur-gérant, le rôle que lui laissait l'Etat dans l'exploitation.

La charte-partie précisait la durée maximum de

la main-mise de l'Etat sur la flotte marchande, laquelle ne devait pas excéder six mois après le décret fixant la cessation des hostilités. Elle déterminait également les obligations des deux parties. L'armateur - propriétaire devait maintenir le navire en état de naviguer ; il en assurait l'entretien, fournissait les approvisionnements et l'équipage. L'Etat en temps que locataire et usager prenait à sa charge les frais d'exploitation proprement dits, combustible, chargement et déchargement, droits de port, et assumait la couverture des risques de guerre.

L'Etat garantissait le versement aux armateurs d'un certain nombre d'indemnités, au titre de la réquisition, afin de les dédommager de la perte qu'ils subissaient, et de compenser les frais que leur occasionnait l'armement des bâtiments. C'est ainsi que les armateurs recevaient, en particulier, l'intérêt à 6 % de la valeur non amortie du navire, l'amortissement de sa valeur initiale qui se poursuivait jusqu'à amortissement complet, ainsi qu'une somme forfaitaire pour couvrir les dépenses d'armement des unités.

Quant au contrat de gérance, il était élaboré en vue de déterminer les conditions dans lesquelles la flotte réquisitionnée serait exploitée par les armateurs-gérants. Ces derniers fournissaient leur organisation technique et commerciale et remplissaient les obligations que la charte-partie laissait à la charge de l'Etat. L'armateur était rémunéré par des frais de gérance calculés à raison de 1 franc par tonneau de jauge brute et par mois. En outre, une prime variable selon le fret l'encourageait à utiliser au mieux son tonnage.

Pour faire face à ses obligations nouvelles, l'Etat

dut créer un certain nombre de services administratifs, parmi lesquels le Service des Transports Maritimes, auquel appartenait l'initiative de la direction des unités.

Un comité, dit Comité exécutif du Fret, examinait les demandes de licence des services importateurs, à la suite de quoi, l'ordre du chargement était établi, et l'itinéraire du navire fixé.

Cette organisation était complétée par la création d'un corps de contrôle, relevant directement du Commissaire aux Transports Maritimes, et destiné à le renseigner sur le fonctionnement général de la flotte. Les fonctionnaires, qui le composaient, avaient pour mission de s'assurer que les navires exécutaient bien les ordres reçus tant au point de vue mouvement, qu'au point de vue chargement.

Ce régime ne fut pas maintenu au-delà de la guerre, les navires ayant été déréquisitionnés, au fur et à mesure de leur retour à leur port d'attache, dans le courant de l'année 1919. Le régime des licences lui fut substitué, et ce n'est qu'en 1921 que fut rétablie la liberté complète de la navigation.

Nécessité sans doute inéluctable, la réquisition générale a permis d'assurer le transport d'une grande partie du ravitaillement français et de renforts en hommes et en matériel pour la défense nationale, selon le plan prévu par le gouvernement. Malheureusement, elle a entraîné, d'un autre côté, une réduction considérable de rendement des unités.

Une preuve irréfutable en est fourni par la baisse des importations au cours des six premiers mois de 1918 par rapport à la période correspondante de

1917, abaissement qui s'est produit malgré l'accroissement du tonnage entre ces deux époques⁽¹⁾.

Les causes de ce rendement défectueux doivent être recherchées dans la mauvaise organisation de l'Administration de la flotte. L'absence d'unité de direction des navires, le manque de coordination entre les services faisait naître le désordre, chacun d'eux agissant pour son propre compte. Les réparations commandées par un service entièrement indépendant, n'étaient pas exécutées conformément aux nécessités commerciales du trafic. L'incompétence d'une grande partie du personnel n'était pas, également, un des moindres défauts de cette organisation.

On pourrait citer de nombreux exemples de l'utilisation défectueuse des navires⁽²⁾ :

Le « *Warnadi* », vapeur de 6.000 tonnes, qui était parti d'un port anglais pour La Plata, avait fait son plein de charbon pour tout son voyage, sans prévoir le remplissage de ses soutes aux Iles du Cap-Vert à son retour. Le navire aurait pu embarquer ainsi en supplément, à l'aller, 400 tonnes de charbon à 100 frs, soit 40.000 francs et, au retour, 400 tonnes de blé à 450 francs, soit 180.000 francs. Les frais de relâche et la majoration du prix du charbon aux Iles du Cap-Vert, étant évaluées à 40.000 francs, le manque à gagner s'est élevé à 180.000 francs.

Le « *Pisco* », vapeur de 12.000 tonnes, est demeuré, après déchargement, pendant 45 jours à Saint-Nazaire, prêt à partir pour l'Amérique. Cette longue im-

(1) Roux, *op. cit.* p. 203.

(2) Exemples extraits d'un Discours prononcé par Monsieur Rio à la Chambre des Députés le 10 juin 1920. (vo Roux, *op. cit.*, p. 207)

mobilisation a coûté 1 million de francs. Ce même navire est parti ensuite sur lest pour La Plata, dépensant, pendant sa traversée, 10.000 francs par jour, soit en 30 jours, 300.000 francs. Il aurait pu, en allongeant très peu sa route, aller prendre à Cardiff un chargement de charbon, dont le fret à 100 francs la tonne eut produit, pour les 9.000 tonnes du navire, la somme de 900.000 francs.

Il serait vain de multiplier les exemples, le rendement déplorable des navires soumis à la réquisition n'étant contesté par personne.

SECTION II

La Flotte d'Etat

Avec la prolongation des hostilités, la réquisition générale de la flotte de commerce, même complétée par des affrètements, ne pouvait suffire à satisfaire les immenses besoins de la nation en guerre. L'Etat se vit donc dans l'obligation de faire construire et d'acheter des navires à l'étranger pour atténuer notre infériorité en tonnage. Ainsi se trouva-t-il à la tête d'une flotte importante, qu'il décida d'exploiter à son profit.

Cette flotte, dont l'existence était pleinement justifiée au cours des hostilités, allait donner, après la guerre, au Commissaire aux Transports Maritimes, l'occasion de tenter une des plus grandes expériences d'étatisme qu'ait connue notre pays. Son insuccès manifeste devait apporter la preuve flagrante de l'incompétence de l'Etat dans la gestion d'une affaire commerciale.

Composée, à l'origine, de navires en bois absolument inexploitable, qui avaient été commandés au

Canada et aux Etats-Unis, la flotte d'Etat s'accrut, par la suite, de meilleurs éléments, cargos sortis de nos chantiers en 1919-20, et navires ex-allemands cédés à la France. Bien qu'un grand nombre de ces unités ait possédé une valeur commerciale réelle, le caractère peu homogène de l'ensemble constitua la tare permanente de son exploitation. Son tonnage global était considérable ; il se montait, en août 1921, à la veille de sa liquidation, à 802.675 tonnes ⁽³⁾.

Jusqu'au milieu de l'année 1920, l'Etat n'a pas assuré la gestion directe de cette flotte ; il en a confié l'exploitation à certains armements suivant des contrats de gérance, établis selon le modèle de ceux du 15 mars 1918.

Pour certains navires et, en particulier, les paquebots ex-ennemis, le contrat prévoyait une mise en gérance totale, le gérant assurant l'armement et l'exploitation des unités. Il recrutait l'état-major et l'équipage, fixait sa rémunération et supportait les dépenses d'approvisionnements et d'entretien. En contre-partie, il recevait de l'Etat une rétribution comprenant une somme fixe calculée, soit par tonneau de jauge, soit, par navire, ainsi qu'une gratification sous forme d'un pourcentage sur la recette en fret et en passages. L'armateur disposait de pouvoirs suffisants pour organiser la marche de ces navires ; aussi, a-t-il pu les exploiter de façon satisfaisante.

Mais le contrat de gérance des cargos était tout différent. L'Etat se réservait leur armement et une part importante de leur exploitation ; le rôle de l'armateur se limitait aux simples fonctions d'agent

(3) Roux, *op. cit.* p. 219.

recruteur de fret. Les inconvénients de ce régime tardèrent pas à apparaître ; le gérant n'étant pas chargé du choix des capitaines et de l'équipage ne disposait, en fait, que d'une autorité nominale. Ainsi, la responsabilité de la direction des unités se trouvait partagée entre deux organismes, formule défectueuse, qui ne pouvait donner de bons résultats.

A la suite de ces difficultés, l'Etat se décida à assurer de façon progressive la gestion entière de sa flotte. Jamais encore pareille expérience gouvernementale n'avait été tentée en France ; téméraire en elle-même, elle allait rencontrer des difficultés considérables du fait de la crise économique qui s'annonçait, et qui devait entraîner la chute verticale des frets.

La flotte d'Etat fut, tout d'abord, utilisée à réaliser les transports des services publics ; mais ceux-ci se révélant insuffisants, elle dut participer au commerce libre et créer des lignes de navigation nouvelles. C'est ainsi que furent établis des services Anvers-Bordeaux, Anvers-Marseille, Bordeaux-Marseille, qui concurrençaient l'armement libre, sans apporter aucun avantage à l'économie du pays. L'exploitation de ces lignes ne fut même pas rémunératrice, et certaines d'entre elles laissèrent un déficit qui fut comblé par les deniers publics.

Mais la tare principale de la flotte d'Etat résidait dans son organisation même. Bien qu'ayant à remplir le rôle dévolu à une compagnie de navigation, aucune disposition ne fut prise pour calquer son administration sur celle d'une entreprise privée. Des cloisons étanches séparaient les services, et aucun organe n'assurait la direction de l'ensemble, bien que l'im-

portance de la flotte l'eût rendu indispensable. Le désordre s'installa en maître et les décisions du Sous-Secrétaire d'Etat n'étaient guère respectées.

L'organisation financière, également, était mauvaise. Les règles impérieuses de la comptabilité publique qui, pour faciliter le contrôle, séparent les fonctions d'ordonnateur et de payeur, sont trop rigides pour une entreprise commerciale ; tout au contraire, les dirigeants doivent être à même de consentir des transactions, lorsque l'exige l'état des affaires.

Le personnel utilisé, quel qu'ait été son dévouement, n'avait pas toute la compétence voulue. Composé de fonctionnaires n'ayant pas reçu de formation commerciale et maritime, il n'était pas en mesure de remplir des fonctions qui nécessitent une connaissance approfondie de l'industrie maritime. La certitude de l'avancement, la garantie de son poste, ne le prédisposait pas à faire preuve d'initiative en vue d'améliorer le rendement d'une entreprise dans laquelle il ne croyait pas. Une délimitation défectueuse des attributions de chacun retardait les décisions, qui sont prises dans des délais très court dans les compagnies privées.

Dans ces conditions, les efforts individuels se trouvaient paralysés par les rouages administratifs et leurs résultats ne pouvaient être que décevants. Le fonctionnaire est lié par des règles permettant un contrôle rigoureux et constant de la part de l'Etat, et chercher à l'utiliser dans une entreprise où l'initiative et l'habileté personnelle sont les qualités maîtresses, constitue une erreur capitale. Le fonctionnaire ne doit pas être utilisé hors de son administration pour laquelle il est fait et à laquelle il con-

vient. L'introduire dans une entreprise qui doit poursuivre la lutte contre la concurrence, constitue une faute, qui peut être lourde de conséquences.

Les résultats défectueux de cette exploitation ont été mis en évidence dans un rapport de M. Morinaud sur le projet de loi portant clôture du compte « Flotte en gérance ». Il cite quelques exemples :

« Le « *Général Pau* » a fait un seul voyage du Havre à Marseille, avec plusieurs relâches, entre le 29 août et 29 décembre 1920. Il a mis ainsi quatre mois pour effectuer un voyage de quinze jours.

« Le « *Mâcon* » a été inscrit au compte « Flotte en gérance » le 27 novembre 1920. Depuis cette date jusqu'au 24 février 1921, ce navire accomplit un seul voyage Dunkerque-Swansea-Lorient-Nantes. Ce voyage, effectué en trois mois, n'aurait pas dû demander plus de trois semaines.

« Le « *Pêcheur* » a effectué entre le 2 octobre 1920 et le 28 février 1921, quatre voyages au petit cabotage, interrompus par une immobilisation de un mois huit jours. Il a mis ainsi quatre mois dix-sept jours à réaliser l'équivalent d'un voyage de cinq semaines⁽⁴⁾.

La lenteur extrême des rotations, la fréquence et la durée des immobilisations dans les ports retirait à cette flotte tout intérêt commercial.

Le déficit d'exploitation approchait, après la chute des frets, un million de francs par jour. Il n'était pas possible de prolonger une exploitation aussi ruineuse. Aussi le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande fit-il voter, le 9 août 1921, une loi ordonnant la liquidation de la flotte d'Etat : celle-ci fut opérée par l'in-

(4) Roux, *op. cit.* p. 229.

termédiaire de la Société « Les Armateurs Français », laquelle groupa les propositions faites par un certain nombre d'armateurs quant à l'achat de la plus grande partie de ses navires. Ceux de ces derniers qui ne purent trouver acquéreurs, furent cédés à cette même société, agissant, cette fois, en son propre nom, aux fins de démolition.

Cette tentative d'ingérence de l'Etat dans l'exploitation d'une flotte de commerce s'est donc terminé par un échec de grande envergure.

Cet enseignement ne doit pas être oublié.

SECTION III

Le Régime de la Guerre de 1939

Depuis le début de la guerre, en 1939, notre marine marchande est soumise à un régime voisin de celui de 1918. Malgré les inconvénients graves que présente l'ingérence de l'Etat dans l'exploitation d'une flotte, lesquels avaient été mis en évidence par deux expériences successives, il apparut indispensable que le gouvernement jouisse d'une autorité suprême sur notre capacité de transport, afin d'en disposer au mieux des intérêts du pays.

Toutefois, l'exemple des erreurs passées n'a pas été perdu. Aux tâtonnements prolongés de 1914 à 1918 a succédé une organisation, ayant fait l'objet de nombreuses études avant l'ouverture du conflit, et dont le fonctionnement avait été prévu dès le début des hostilités.

La loi du 12 juillet 1938, sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, a préconisé, dans tous les domaines, la nécessité d'ententes avec tous les organismes privés dont l'activité était

utile à la défense nationale ; « la fourniture des prestations pour assurer les besoins du pays est obtenue par accord amiable et, à défaut, par réquisition », dit l'article 20. La réquisition ne doit être utilisée que dans des cas extrêmes.

Tout accord amiable doit être conclu conformément aux dispositions de l'article 21, qui impose le contrôle de l'Etat, dès la mobilisation ou dans certains cas prévus, aux entreprises industrielles et commerciales, travaillant exclusivement à l'exécution des marchés passés par accord amiable. En outre, il posait le principe général de leur rémunération sur la base du capital investi dans leur exploitation et utilisé par l'Etat. La marine marchande devait, d'ailleurs, y déroger, la formule plus simple de la rémunération forfaitaire devant être utilisée.

Un décret d'application de cette loi, fut pris le 28 novembre 1938. Il prévoit que les navires, embarcations, et matériel flottant doivent être répartis entre le Ministre de la Marine Militaire et le Ministre chargé des Transports Maritimes, compte tenu de la priorité des besoins militaires. Les navires nécessaires à la marine militaire sont réquisitionnés dans les conditions fixées par la loi du 3 juillet 1877. Quant aux autres bâtiments, ils ne sont réquisitionnés qu'à défaut d'accord amiable, par le ministre chargé des transports maritimes, par ses délégués dans la métropole ou les territoires d'outre-mer, ou par nos représentants diplomatiques ou consulaires à l'étranger. La réquisition exercée au siège d'une compagnie de navigation maritime peut comprendre tout ou partie des unités et des installations de la dite société en quelque lieu qu'elles se trouvent.

Quant au contrat amiable, il devait prendre la forme d'une charte-partie d'affrètement, complétée par un contrat de gérance, l'Etat affrétant les navires des armateurs propriétaires et les remettant ensuite entre les mains d'armateurs chargés de les gérer pour son propre compte. Sauf cas exceptionnels, la gérance des navires a toujours été confiée à leur propriétaire.

Le texte de ces deux contrats avait été arrêté avant la guerre en accord avec le Comité Central des Armateurs de France, mais remis en cause à la demande du Ministre des Finances, il n'a été définitivement mis au point qu'après l'armistice. Ainsi, ces deux documents ont paru le 15 septembre 1940, mais leurs effets ont été reportés au 2 septembre 1939. Ils concernent uniquement les navires de plus de 500 tonneaux.

Le régime en application à l'heure actuelle s'apparente, en de nombreux points, avec celui qui avait été institué en 1918, comme le prouve le contenu de la charte-partie et du contrat de gérance.

LA CHARTE-PARTIE.

La durée de la charte-partie est subordonnée à la volonté de l'Etat, qui peut la faire cesser à un moment quelconque. Il se réserve donc le droit d'apprécier l'époque à laquelle il pourra rétablir la liberté de la marine marchande.

Les obligations de l'armateur sont identiques à celles du régime de la fin de la Grande Guerre : maintenir le navire, dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement, en bon état de fonctionnement ; prendre toutes dispositions pour ce qui

a trait à l'équipage, notamment son recrutement, son entretien, sa nourriture.

L'Etat, de son côté, fournit et paie le combustible et l'eau douce. Il supporte les frais de port, de pilotage, de remorquage, de chargement et de déchargement, et tous les frais qu'entraînent l'embarquement, la nourriture, l'entretien et le service des passagers. Il prend à sa charge la couverture complète des risques de guerre et de mer.

A titre d'indemnité, l'armateur reçoit une somme forfaitaire mensuelle, payable à terme échu, calculée d'après les caractéristiques principales des navires et selon un barème très simple. Ainsi, se trouvent éliminées toutes les sources de difficultés auxquelles avaient donné lieu, en 1918, le calcul de certaines indemnités, en fonction de la valeur initiale du navire. Le port en lourd est pris pour base de calcul de l'indemnité des cargos, le barème prévoyant des taux plus élevés s'il s'agit de cargos à deux ponts, de cargos-fruitiers ou de navires-citernes. Quant aux navires mixtes et aux paquebots, l'indemnité est calculée d'après leur tonnage de jauge brute, à raison de 95 frs par tonneau pour les premiers, et de 145 pour les seconds.

Afin de tenir compte des différences considérables de valeurs, qui peuvent exister entre des navires de même tonnage, la charte-partie prévoit l'attribution de majorations diverses, qui avantagent les navires réalisant une certaine vitesse, les bâtiments à moteur, les navires frigorifiques, les cargos fruitiers et les navires citernes ; les cargos, navires mixtes et paquebots, affectés à une ligne régulière de passagers ou de marchandise bénéficient également d'une majoration.

Ces indemnités complémentaires constituent une innovation par rapport à la charte-partie de 1918, le barème annexé à cette dernière ne prévoyant aucune différence en fonction de la vitesse ou des perfectionnements dont était muni le navire ; cette lacune fâcheuse avait le gros inconvénient d'avantager les compagnies en possession de vieux matériel.

En cas de perte du navire par risque de mer ou de guerre, le gouvernement se réserve le droit, selon les nécessités dictées par l'intérêt national, de le remplacer en nature, ou de le rembourser à l'armateur, le remplacement ou le remboursement devant être opéré, sauf décision spéciale du Secrétaire d'Etat à la Marine, dans le délai de deux années à compter de la date de cessation des hostilités. Sauf accord amiable, le navire de remplacement doit être équivalent, quant à ses caractéristiques, au navire perdu.

1. LE CONTRAT DE GÉRANCE.

De même qu'en 1918, l'Etat n'assure pas l'exploitation de la flotte affrétée par lui-même ; il la donne en gérance aux armateurs. Toutefois, la direction des opérations commerciales, du chargement et du déchargement, du contrôle des recettes et des dépenses, sont entre les mains du Service des Transports Maritimes, qui dépend directement du Secrétaire d'Etat à la Marine. Ce service comprend une direction des transports maritimes à Paris, et des services locaux dans les ports métropolitains et, éventuellement, aux colonies et à l'étranger. Des fonctionnaires des colonies, des chefs de mission, des consuls ou des agents consulaires peuvent représenter le Service des Transports Maritimes aux colonies ou à l'étranger.

Le gérant s'engage à assurer pour le compte de

l'Etat, et en exécution des ordres et instructions qui lui sont données par les représentants de l'Etat, l'exploitation du navire. Il met à la disposition de l'Etat son organisation technique et commerciale.

Il adopte toutes mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires. Il paie pour le compte des Transports Maritimes toutes les fournitures et frais que la charte-partie met à la charge de l'Etat. Il perçoit toutes les recettes en son nom, à l'exception, d'ailleurs, des frets dus par les services publics. En rémunération des services rendus, le gérant perçoit des commissions d'agence, calculées sur les recettes faites pour le compte de la direction des Transports Maritimes, et fixées à 4 % du montant des recettes portées aux manifestes. S'il s'agit de cargos spécialisés dans le transport de cargaisons complètes de charbons, minerais et combustibles divers, l'Etat ne rembourse que les frais de consignations usuels payés dans les ports. Tous les navires gérés par l'armateur, pour le compte de l'Etat, donnent lieu au versement de ces commissions qu'ils lui appartiennent ou non.

L'Etat facilite la tâche du gérant en lui accordant des avances ; il lui verse, en outre, une indemnité de gérance pour tenir compte des frais supplémentaires qu'il peut avoir à supporter à l'occasion de l'exploitation des navires ne lui appartenant pas et qui lui ont été confiés en gérance.

LES RÉSULTATS.

Ce régime d'exploitation de la flotte étant toujours en vigueur, il est trop tôt pour porter un jugement précis sur les résultats auxquels il a donné lieu. On peut remarquer, toutefois, que les conditions d'uti-

lisation de notre flotte depuis l'armistice, sont loin d'être normales, en raison des limitations apportées aux mouvements des navires à la fois par la Puissance Occupante, le blocus britannique, et le manque de combustibles. L'existence d'un organisme dirigeant l'activité de la marine marchande est, à l'heure actuelle, une nécessité absolue, quels que soient les inconvénients qui puissent en résulter pour le bon rendement de nos navires.

Par contre, il est plus aisé de porter une appréciation sur le fonctionnement de ce régime au cours des premiers mois de la guerre. En décembre 1939, l'examen du budget par le Parlement a donné, à de nombreux orateurs, l'occasion d'exposer les doléances de leurs électeurs sur la lenteur des transports maritimes, et a révélé des défectuosités dans ce rouage administratif.

De l'avis unanime, la capacité de transport de notre flotte avait subi une réduction considérable depuis le début des hostilités. C'est ainsi que le ministre de la Marine Marchande, lui-même, reconnut qu'en septembre, octobre, et novembre 1939, 1.789.000 hectolitres de vin avaient été transportés d'Algérie sur la métropole, alors que le total correspondant au cours des mêmes mois de 1938, s'était élevé à 4.063.000. Selon lui, la flotte desservant l'Algérie avait été réduite de 35 %, à la suite des réquisitions de la Marine Militaire. La circulation des navires en convoi ralentissait, en outre, sensiblement leur rotation ⁽⁵⁾.

(5) *Débats Parlementaires*, Chambre des Députés : Séance du 12 décembre 1939, pp. 2.200 et suiv.

Pourtant, il est difficile de croire que, seuls, la raréfaction des navires de commerce et l'abaissement de leur vitesse commerciale, ait pu produire un tel ralentissement de nos importations par mer, alors qu'au cours de ce même débat, des critiques précises ont été formulées visant l'organisation même du régime des transports maritimes. Trois exemples caractéristiques ont été cités par un représentant d'une circonscription algérienne, M. Morinaud, touchant les exportations du port de Djidjelli. Un producteur de liège ayant appris qu'un navire vide devait passer au large de ce port, avait offert un tonnage important pour Alger. Or, ce navire n'a pas été autorisé à s'arrêter à Djidjelli, d'où perte de 9.000 francs de fret pour l'Etat. Un commerçant en vin, à son tour, aurait offert des demi-muids à un bateau se rendant également vide à Alger, sans obtenir qu'une escale soit effectuée à Djidjelli. Le même refus aurait été également opposé à un autre commerçant en liège dans les mêmes conditions ⁽⁶⁾.

La répétition de ces faits prouve la mauvaise utilisation du tonnage, car un armateur libre n'aurait jamais négligé un fret de quelque importance.

Il est, en outre, malheureusement possible d'affirmer que des exemples de ce genre ne sont pas une exception depuis que notre flotte est entre les mains de l'Etat. Certes, il faut reconnaître que l'organisme appelé à diriger les navires, n'a pas toujours une liberté entière, devant souvent tenir compte de conditions impérieuses, telles que l'existence d'un convoi,

(6) *Débats Parlementaires*, Chambre des Députés : Séance du 12 décembre 1939, pp. 2.200 et suiv.

ou la nécessité de disposer, à un moment donné, d'un certain tonnage dans un port pour réaliser des transports qui lui sont imposés.

Bien qu'il soit difficile de porter, dès aujourd'hui, une appréciation définitive sur l'activité du Service des Transports Maritimes, en l'absence de rapports officiels, il semble avéré que des critiques sérieuses peuvent être faites sur la gestion de notre flotte marchande.

D'ailleurs, la division de la responsabilité entre l'Etat et les compagnies, le premier donnant des directives, les secondes les exécutant, ne peut qu'être néfaste au rendement. De plus, le fonctionnement d'un organisme nouvellement créé ne peut rivaliser avec celui d'entreprises privées qui ont, pour elles, une longue expérience.

CONCLUSION

Au cours des vingt années, qui se sont écoulées entre les guerres de 1914 et 1939, les Pouvoirs Publics se sont désintéressés de façon presque constante du sort de notre marine marchande. Après avoir participé à sa reconstruction, laquelle devait être si onéreuse pour notre armement, ils n'ont plus porté qu'une attention distraite aux conditions dans lesquelles s'opérait l'exploitation de nos navires de commerce. La crise, elle-même, qui plongea notre flotte dans une situation quasi-désespérée, ne réussit pas à faire soulever ce voile d'oubli, ainsi qu'en témoigne la lenteur avec laquelle une aide lui fut accordée ainsi que sa modicité.

Et pourtant rien ne justifiait une pareille attitude. L'importance de nos transports maritimes dans nos rapports avec les pays d'outre-mer et nos colonies, en temps de paix comme en temps de guerre, n'est méconnue de personne. Prédominante est la place qu'ils occupent dans notre économie, aussi bien par l'abondance de la main-d'œuvre qu'ils emploient que par les revenus qu'ils procurent.

Cette négligence gouvernementale a été lourdes de conséquences, puisqu'elle nous a fait aborder le conflit actuel avec une flotte diminuée et en grande

partie vétuste. Il a fallu les circonstances tragiques présentes pour que l'utilité d'une marine marchande forte apparaisse dans toute son ampleur.

Aussi, convient-il, à l'heure actuelle, où se prépare l'avenir, de chercher à éviter le retour des erreurs passées. Et pour cela, il est essentiel de ne pas perdre de vue les conditions dans lesquelles s'exerce l'industrie des transports maritimes.

Les pavillons, qui s'affrontent sur mer, ne sont départagés que par la qualité des services rendus. Les armateurs ne peuvent s'adapter aux exigences sans cesse renouvelées de cette compétition, que grâce à un esprit d'initiative toujours en éveil, qu'il convient de ne pas paralyser.

Aussi, est-il heureux de constater que la liberté nécessaire de l'armement a été reconnue officiellement en France, lors de la parution d'un acte législatif de la plus haute importance. L'exposé des motifs de la loi du 31 mars 1942 sur l'organisation préliminaire de la Corporation de la Marine de Commerce, a, en effet, posé, de façon formelle, ce principe de liberté :

« L'industrie maritime comporte depuis quelques
« années, et comportera encore davantage dans l'ave-
« nir, l'intervention financière étendue de l'Etat, con-
« juguée avec des mesures de protection économique
« d'ordre légal ou administratif... L'industrie mariti-
« me doit rester privée. Dans des circonstances nor-
« males, l'Etat n'a aucun intérêt à assumer des ris-
« ques d'ordre commercial. Cependant, les subven-
« tions nécessaires qu'il accorde, et le soutien qu'il
« apporte à un service, qui est très souvent un ser-
« vice public, exigent son contrôle. Le régime de la

« corporation qui règlera, elle-même, l'activité de ses
« membres sous l'autorité de l'Etat, mettra fin aux
« dangers et abus de toute sorte que présente l'inter-
« vention trop directe de l'Etat dans les affaires
« privées ».

Ce projet de corporation est à la fois d'ordre social et économique. Son objet principal est de mettre fin aux conflits sociaux et aux concurrences nuisibles des armements en instituant une organisation nouvelle qui règle les rapports des entreprises, entre elles, avec leur personnel et avec l'Etat. Il comporte, à cet effet, la création de syndicats réunissant tous les membres d'une même catégorie professionnelle, et de comités sociaux groupant les représentants de toutes les catégories de personnel qui participent à la vie de l'entreprise ou du groupe local d'entreprises. A l'échelon national, le Comité Central Corporatif, qui comprend les représentants des différentes catégories professionnelles, exerce la direction de la Corporation et s'efforce de résoudre, en appel, les différends collectifs du travail. Ses décisions ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Secrétaire d'Etat à la Marine.

Le projet prévoit, d'autre part, la création de Comités économiques, constitués par nature d'armement, et comprenant les représentants des armateurs auxquels pourraient être adjoints des membres appartenant à des professions industrielles et commerciales. Chacun de ces comités est destiné à préparer les mesures propres à réaliser une organisation convenable du trafic et des conditions d'exploitation. Leurs décisions doivent recevoir l'approbation du Secrétaire d'Etat à la Marine.

Ainsi, grâce à la Corporation de la Marine de Commerce, qui n'a été qu'ébauchée par la loi du 31 mars 1942, l'armement recevra toute liberté, dans l'avenir, pour résoudre ses propres problèmes sous le contrôle extérieur de l'Etat. Ce projet représente une innovation considérable dans notre législation, car, jusqu'à cette guerre, la tendance générale poussait nos dirigeants vers la socialisation des grandes entreprises maritimes, qui aurait amené l'Etat à pénétrer dans leurs rouages internes pour leur plus grand mal.

Il est intéressant de constater qu'en ce moment une tendance libérale analogue se fait jour à l'étranger. Toutes les nations maritimes en guerre se sont trouvées dans l'obligation d'instituer un régime d'exploitation contrôlée de leur flotte, dont les inconvénients n'ont pas manqué d'apparaître.

En Grande-Bretagne, l'Etat a réquisitionné les navires de commerce, lesquels sont gérés par les armateurs sur la base de frets établis par le gouvernement. Or, cette organisation n'a pas plus donné satisfaction aux Pouvoirs Publics qu'aux armateurs. C'est pourquoi, la Chamber of Shipping, dans un récent rapport préconise le retour immédiat à l'initiative privée dès la fin de la guerre⁽¹⁾.

En Allemagne, également, une réaction peut être observée contre l'étatisation maritime. C'est ainsi, qu'en mars 1941, le gouvernement du Reich a décidé de rendre à l'initiative privée le groupe des trois compagnies qui assuraient, avant-guerre, les relations de l'Allemagne avec l'Afrique. Ces sociétés, qui avaient reçu en 1931 une aide financière importante

(1) Journal de la Marine Marchande du 18 juin 1942.

de l'Etat, se trouvaient soumises, depuis cette époque, à un contrôle rigoureux, qui n'était pas fait pour stimuler le goût du risque et le sens des responsabilités de leurs dirigeants⁽²⁾. Les mérites de l'exploitation privée semblent aujourd'hui reconnus de tous en Allemagne. Les paroles, prononcées par le directeur des Services de la Marine Marchande au Ministère des Transports, le vice-amiral Wülfig Von Ditten, en novembre 1941, à Stockholm, sont significatives à cet égard ; après la guerre, a-t-il dit, « la liberté du commerce sera laissée à l'armateur. L'Etat n'interviendra pour diriger que pour des raisons supérieures d'Etat⁽³⁾ ».

Les mêmes idées ont cours en Italie. Dans un article récent, le Commodore Pino Fortini, directeur général de la Marine Marchande au Ministère des Transports d'Italie, a rappelé les résultats désastreux de l'expérience d'étatisme maritime tentée en son pays pendant la guerre mondiale, et a conclu qu'il fallait s'attendre, dès le temps de paix, à voir l'Etat relâcher son emprise sur l'armement⁽⁴⁾.

Ainsi, faut-il prévoir, après la guerre, un retour général à l'initiative privée, en matière de transports maritimes. Mais cette tendance ne signifie nullement que la part de l'Etat dans l'exploitation se trouvera réduite à néant. Car, si le désir de limiter l'ingérence de l'Etat dans les affaires privées de l'armement est unanime, un rôle très important n'en est pas moins reconnu aux Pouvoirs Publics, en ce qui concerne le

(2) Journal de la Marine Marchande du 8 mai 1941.

(3) *ibid.*, (12 mars 1942).

(4) *ibid.*, (2 juillet 1942).

contrôle de l'activité des flottes marchandes. Cette conception est, d'ailleurs, parfaitement conforme aux règles de l'Economie Dirigée, qui s'imposent chaque jour davantage, et selon lesquelles il appartient à l'autorité gouvernementale d'orienter l'activité des grandes branches de l'Economie du pays au bénéfice de l'ensemble de la nation.

Ainsi, le rôle dévolu, demain, à l'Etat en France sera considérable. Il lui faudra participer, dans une large mesure, à la reconstruction de notre flotte décimée par les hostilités. En effet, aucun armement, pas plus en France, d'ailleurs, qu'à l'étranger, ne sera à même de reconstituer son tonnage après les pertes massives subies par les marines marchandes des belligérants. En raison de la destruction partielle de nos chantiers de constructions navales, l'Etat français se verra, très certainement, dans l'obligation d'opérer à nouveau des achats massifs à l'étranger, malgré les inconvénients qu'entraînera fatalement une telle opération, et qui se traduiront par la surcapitalisation de nos navires, conséquence de la hausse considérable de leur coût de construction qui ne peut manquer de se produire, au lendemain de cette guerre.

Mais l'Etat ne devra pas se limiter, comme il y a vingt ans, à prêter son concours pour combler les vides creusés par la guerre ; il lui faudra, dans l'avenir, placer notre marine marchande dans des conditions qui lui permettent de se développer et qui mettent les armateurs à même d'équilibrer l'exploitation de leurs navires.

Or, il paraît certain que notre marine qui, jusqu'à présent, ne parvenait pas à obtenir des prix de revient équivalents à ceux de ses rivales, se trouvera

encore dans une situation défavorable par rapport à ces dernières. En effet, notre situation géographique et notre manque de fret de sortie seront toujours des causes de faiblesse. De plus, la reconstruction de notre flotte, qui devra s'opérer à la fin des hostilités, alors que le prix des constructions navales sera très élevé, entraînera encore une surcapitalisation de nos navires, ce qui constituera un facteur défavorable, par rapport à celles qui auront moins souffert ou qui bénéficieront de moyens de reconstruction moins onéreux. C'est un fait, d'autre part, que, malgré des aménagements récents, les conditions de travail en France ne permettent toujours pas une exploitation aussi avantageuse qu'à l'étranger.

Aussi, ne faut-il pas s'attendre à ce que notre marine de commerce soit en mesure, après la guerre, de disputer le fret international aux puissantes marines étrangères. Demain, comme hier, elle aura besoin d'un appui que seul l'Etat peut lui donner. Nous avons pu constater qu'elle avait acquis, jusqu'à la guerre, une position prépondérante dans nos trafics coloniaux, grâce à un certain nombre de dispositions heureuses prises par l'Etat. Néanmoins, sa part dans nos transports impériaux peut être accrue encore. Il conviendra, alors, de s'inspirer des très belles réalisations, qu'ont permis, au cours de ces dernières années, des mesures adéquates, jointes à des efforts coordonnés de la part de l'armement, des producteurs et des importateurs. Il en sera de même sur les voies internationales où le concours de l'Etat sera, non moins indispensable pour réserver à nos navires une part de notre fret et apporter une compensation aux charges qui grèvent leur exploitation.

Il faut constater, d'ailleurs, que ces mesures de protection sont étroitement liées à la réorganisation de notre vie économique et sociale, car le problème de la marine marchande est un problème d'ordre général ; le développement de notre industrie maritime dépend d'un ensemble de conditions qui sont à la fois d'ordre technique, économique, politique et administratif.

Ainsi, puissamment soutenu par l'Etat, contrôlé par celui-ci, mais libre dans l'organisation interne de l'exploitation de ses navires, l'armement pourra constituer dans l'avenir, plus encore que par le passé, un élément primordial de la prospérité du Pays.



BIBLIOGRAPHIE

- AKAR (Michel). — Les Transports Maritimes en France depuis la guerre. (Librairie Technique et Economique, Paris, 1938).
- ANTRAYGUES (R.). — Pour développer notre Marine Marchande. (Société d'Editions Géographiques Maritimes et Coloniales, Paris, 1927).
- CANGARDEL (Henri). — La Marine Marchande française et la guerre. (Publication de la dotation Carnégie pour la Paix Internationale, 1927).
- CASSAN (Léon). — Essai sur le prix du fret. (Leconte, Marseille, 1924).
- CHARPENTIER. — La construction des navires marchands, (1936).
- FABRY (G.). — De l'intervention directe de l'Etat dans les compagnies de navigation maritime. (Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1934).
- GAROCHE (Pierre). — Arrimage, manutention et transport des marchandises à bord des navires de commerce. (Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1937).
- HECQUET (Georges). — Pour une politique d'emploi rationnel du pavillon charbonnier français. (Imp. Centrale de la Bourse, Paris, 1934).
- MARIE et DILLY. — Le Transport Maritime. La Sécurité Maritime. (Société d'Editions Géographiques Maritimes et Coloniales, Paris, 1932).
- RAYNAUD (Barthélémy). — Essai d'enquête économique de la Salle de Travail d'Economie Politique,

- dirigée par M. Barthélémy Raynaud. — La Marine Marchande à Marseille. (Fourcine, Aix-en-Provence, 1936).
- ROZÉ (Guy). — Nos liaisons maritimes officielles et leur financement. (Editions Domat-Monchrestien, Paris, 1941).
- DE ROUSIERS (Paul). — Les grandes industries modernes. Les transports maritimes. (Librairie Armand Colin, Paris, 1930).
- ROUX (Louis). — La Marine Marchande. (Payot, Paris, 1923).
- THÉRY (René). — L'effort de redressement de la Compagnie Générale Transatlantique. (Economiste Européen, Paris, 1935).
- THÉRY (René). — Les Services Contractuels des Messageries devant la crise mondiale. (Economiste Européen, Paris, 1936).
- VERNEAUX (René). — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e siècle. (Pedone, Paris, 1903).
-

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

TITRE PREMIER

Le Problème de l'exploitation

CHAPITRE I. — <i>La limitation de la charge : le franc-bord</i>	15
CHAPITRE II. — <i>La constitution d'une cargaison</i> ..	22
CHAPITRE III. — <i>L'arrimage</i>	27

TITRE DEUXIEME

L'Armement et ses difficultés

CHAPITRE I. — <i>L'armement français</i>	32
Section 1. — La concentration dans l'armement.	33
Section 2. — L'activité de notre armement.....	38
Section 3. — Les ententes internationales.....	48
CHAPITRE II. — <i>Notre armement devant l'économie mondiale</i>	56
Section 1. — Notre situation défavorable au point de vue géographique et commercial	58
Section 2. — La reconstitution de notre matériel naval	60
Section 3. — Les charges sociales	65
Section 4. — Le change	69

TITRE TROISIEME

Le concours de l'Etat

CHAPITRE I. — <i>L'aide financière</i>	78
Section 1. — Les primes	79
Section 2. — Le crédit maritime	85
Section 3. — L'aide à l'armement libre	91

CHAPITRE II. — <i>Les transports réservés</i>	98
Section 1. — Le monopole de pavillon	99
Section 2. — La protection du pavillon	103
§ 1. — Régimes préférentiels	104
§ 2. — Droits de préférence	105
§ 3. — Mesures spéciales à certains trafics	109
A. — Charbons	109
B. — Produits coloniaux	111
CHAPITRE III. — <i>Les subventions</i>	116
Section 1. — La notion de service public	118
Section 2. — Les Messageries Maritimes	120
Section 3. — La C ^{ie} Générale Transatlantique... ..	124
CHAPITRE 4. — <i>L'exploitation par l'Etat</i>	130
Section 1. — Le régime de la guerre de 1914... ..	131
Section 2. — La flotte d'Etat	138
Section 3. — Le régime de la guerre de 1939... ..	143
CONCLUSION	152
BIBLIOGRAPHIE	160

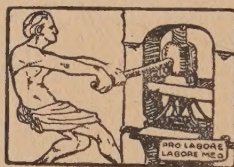


Vu : Le 14 juillet 1942,
Le Président de Thèse,
Barthélémy RAYNAUD.

Vu : Le 14 juillet 1942
Le Doyen de la Faculté de Droit,
Barthélémy RAYNAUD.

Vu et permis d'imprimer:
Aix-en-Provence, le 21 juillet 1942,
Le Recteur, Pierre MARTINO.

IMPRIMÉ
SUR LES PRESSES DE PAUL ROUBAUD



IMPRIMEUR-ÉDITEUR A AIX-EN-PROVENCE

— 1942 —

